HEFT 7 / BERLIN, 1. APRIL 1941

Der Adler

PREIS 20 Pf.
frei Haus 22 Pfennig

HERAUSGEGEBEN UNTER MITWIRKUNG DES REICHS-LUFTFAHRTMINISTERIUMS

Deutsche Luftwaffe in Bulgarien

Sonderberichte in diesem Heft

Eine Ehrenkompanie bulgarischer Flieger ist zum Empfang des deutschen Kommandierenden Generals der Luftwaffe angetreten. Nach dem Beitritt Bulgariens zum Dreimächtepakt ist mit dem deutschen Heer die Luftwaffe in das befreundete Land eingerückt

Aufnahme PK Grabler

Deutsche Flieger

Von Kriegsberichter

Einmarsch in Bulgarien, Einmarsch in Freundesland! Selten hat ein Verlegungsbefehl so viel Freude ausgelöst wie dieser. Die für Bulgarien bestimmten Verbände starteten, vom besten Wetter begünstigt, von ihren Ausgangshäfen, überflogen die schneebedeckten Berge der Transsylvanischen Alpen, das Tiefland der Walachei und übersprangen die Donau, den Grenzstrom, der Rumänien von Bulgarien trennt. Als letztes Hindernis überwältigten sie die Höhen des Balkangebirges und landeten, freudig begrüßt von den bulgarischen Fliegerkameraden, auf den vorbestimmten Flugplätzen. Die marschierenden Kolonnen der Luftwaffenverbände hatten es schwerer. Nach sorgfältig ausgearbeiteten Plänen in die unendlichen Fahrzeugkolonnen eingefädelt, mußten die Soldaten auf ihren LKWs, Zugmaschinen und Omnibussen die Gebirge bezwingen. Der Übergang über die Donau hatte harte Anforderungen an die Geduld der Männer der Flakartillerie, der Luftnachrichtentruppe und des Bodenpersonals gestellt. Auf vielen Straßen waren die Kolonnen zu den einzelnen Pionierbrücken geströmt, wo sie manchmal lange warten mußten, bis sie an der Reihe waren. In den Gebirgen aber sollte sich die hohe

Büffelgespanne und moderne Motorfahrzeuge, alte und neue Zeit, begegnen sich auf bulgarischen Landstraßen. — Auf der Höhe eines Passes regelt die Feldgendarmerie die Durchfahrt der Kolonnen. — Hohe Anforderungen stellten die in den Gebirgen außerordentlich kurvenreich und steil angelegten Straßen an die Fahrkunst der Männer am Steuer

Bild unten: Das schöne Wetter der Einmarschtage hatte einen Nachteil im Gefolge, der unseren Fahrern sehr zu schaffen machte. Der starke Kolonnenverkehr hatte von der Straßendecke viel Staub losgelöst, so daß die Fahrzeuge — wie unser Bild zeigt — nur in Abständen die Straßen befahren konnten

in Bulgarien

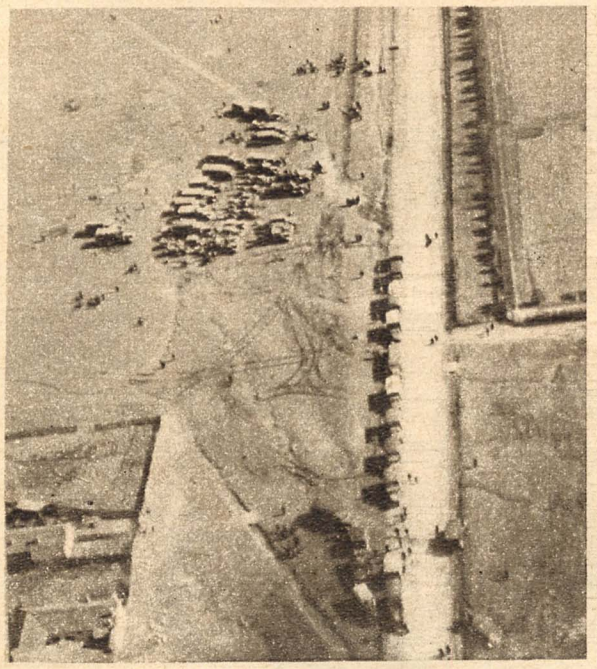
r Joset Grabler (PK)

Fahrkunst der Männer am Steuer im schönsten Licht zeigen. In diesen verkehrsarmen Landstrichen dürfen die Straßen nicht nach mitteleuropäischen Maßstäben gemessen werden. Schmal und in den Steigungen oft übermäßig steil angelegt, klettern sie zu den Pässen hinauf, um in verwegenen Serpentinen und Haarnadelkurven jenseits wieder abzufallen. Was unsere Fahrer hier leisteten, ist über jedes Lob erhaben. Übermüdet — eine Reihe von Nächten hatten sie als Quartier nichts als ihre Fahrzeuge — und staubverkrustet nahmen sie mit ihren schweren Anhängern die Pässe, als ob sie nie auf Asphaltstraßen gefahren wären. Als schönsten Lohn für diese Anstrengungen empfanden die Männer der Luftwaffe die rührende Freude des bulgarischen Volkes über den Einmarsch der befreundeten Deutschen. Kein Dorf, kein Städtchen, in denen nicht alles auf den Beinen war. In malerischem Sonntagsstaat begrüßte das bulgarische Landvolk die Soldaten der befreundeten Nation, brachte Liebesgaben und schmückte Fahrzeuge und Männer mit dem ersten Frühlingsgrün. Eine Freundschaft, die schon im Weltkrieg ihre Feuerprobe bestanden hatte, wurde nach mehr als zwanzig Jahren auf das herzlichste erneuert

Dieser Bauer von der Schwarzmeerküste ist in seiner malerischen Tracht nach Burgas gekommen, um die Deutschen zu sehen. Daneben ein Eisenbahner, ein Omnibusfahrer und ein Schüler in seiner kleidsamen Uniform. — Unten: Im Tiefflug überspringt die Do 17 ein Landstädtchen am Fuße des Jumruktschal

Im Schwarzen Meer, mit dem Festlande nur durch eine schmale Landzunge verbunden, liegt malerisch auf hoher Steilküste ein Fischerstädtchen. — Bild links: Wer denkt beim Anblick dieses zerklüfteten Gebirges nicht an Karl Mays „In den Schluchten des Balkan"

Vor einem bulgarischen leichten Kampfflugzeug spricht der Luftattaché bei der deutschen Gesandtschaft in Sofia, Oberstleutnant v. Schönebeck, mit bulgarischen Fliegeroffizieren. Links der Fliegerhorstkommandant. — Das untere Bild zeigt die Menschen auf dem Marktplatz in Botevgrad nordostwärts von Sofia, die im Sonntagsstaat erschienen sind, um die durchziehenden deutschen Kolonnen zu begrüßen



Vor einem bulgarischen Dorf parkt eine schwere Batterie Am Straßenrand hält eine Luftwaffenkolonne. Zahlreiche Dorfbewohner bestaunen Waffen und Geräte der deutschen Wehrmacht Aufn. PK Grabler (tr)

Der halbierte Britendampfer

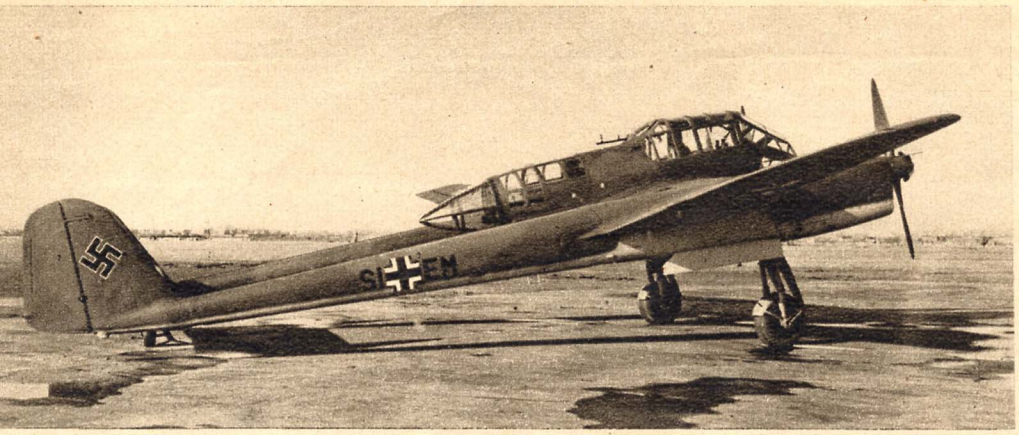
Deutschen Aufklärern entgeht nichts

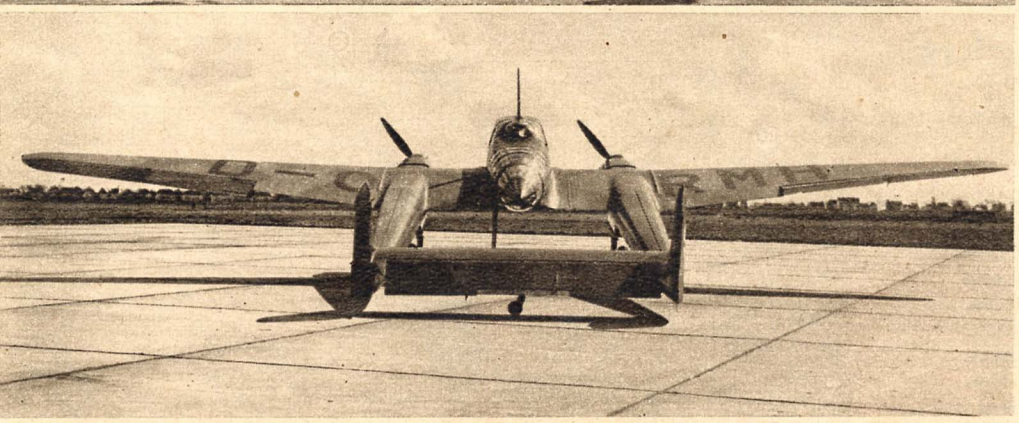
Noch vor den letzten großen Angriffen der deutschen Luftwaffe auf Swansea hatte einen großen britischen Frachtdampfer im Bristolkanal sein Schicksal erreicht. Schwer angeschlagen konnte das Schiff sich gerade noch ins flache Wasser der Küstennähe retten, wo es unter der Einwirkung von Wind und Wellen gänzlich auseinanderbrach. Die Briten können es sich nicht leisten, so viele Tonnen wertvollen Eisens, wie sie ein moderner Dampfer darstellt, brachliegen zu lassen. Wenn der Dampfer nicht mehr als solcher zu verwenden ist, dann muß wenigstens das Eisen als Schrott geborgen werden. Ihre Versuche, den Dampfer zu bergen, gelangen nur zum Teil. Während das Achterschiff allen Bemühungen widerstand, konnte die vordere Hälfte des Schiffes abgeschleppt werden. Sie wurde in Swansea, einem Hafen am nördlichen Ufer des Bristolkanals, ins Trockendock gebracht. Auf dem unteren Bild ist das Vorderschiff, durch einen Pfeil gekennzeichnet, deutlich im trockengepumpten Dock zu sehen. Die beiden Aufnahmen, eine Meisterleistung deutscher Fernaufklärung, beweisen wieder einmal, unter welch genauer Beobachtung alle Vorgänge auf der britischen Insel liegen Aufnahmen: Luftwaffe (z)

B

Das „Fli

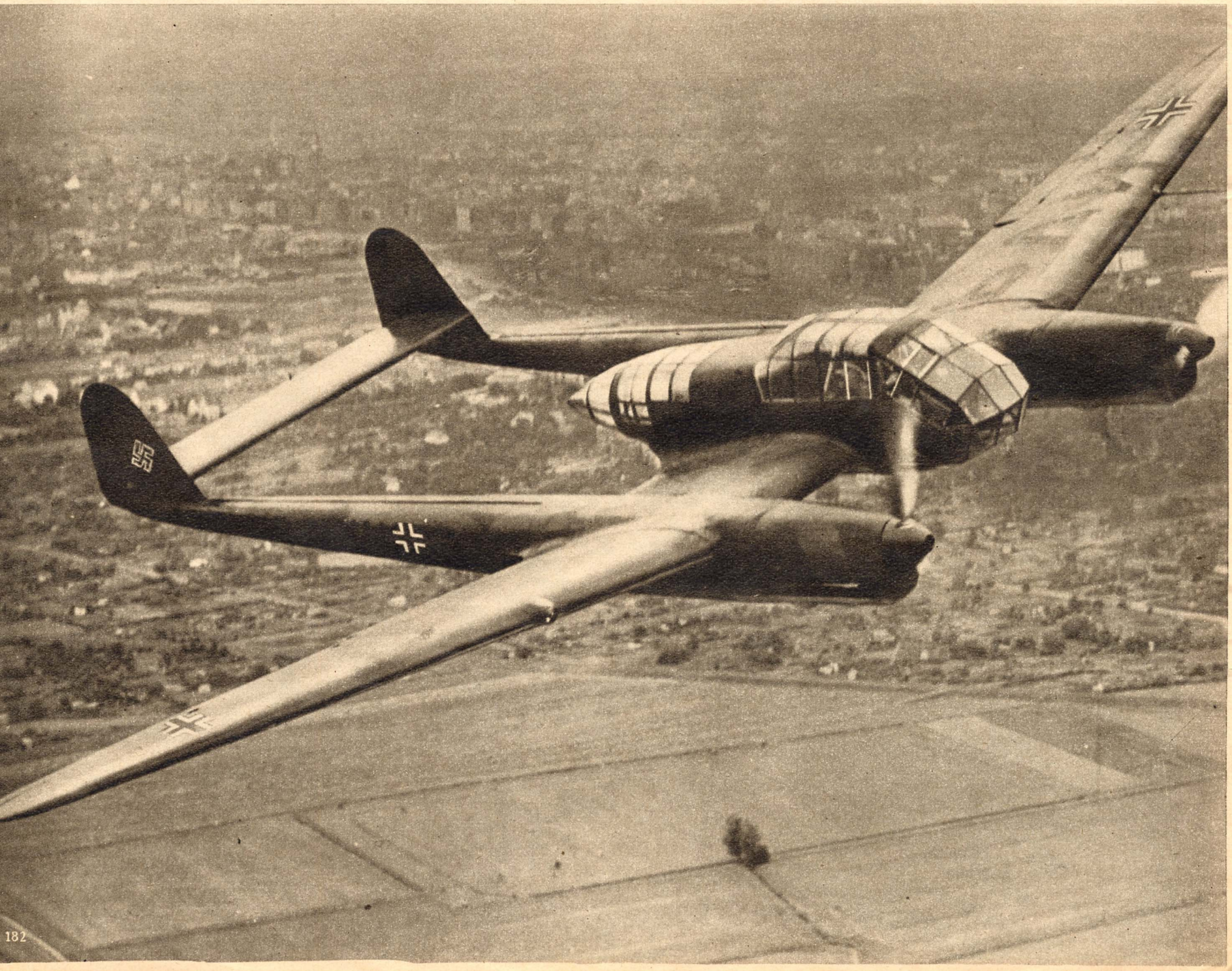
Naherkunder





Das obere Bild läßt die langgestreckte schnittige Form des neuen Naherkunders FW 189 besonders deutlich erkennen, während die untere Aufnahme vor allem die interessante Doppelrumpfanordnung klar sichtbar macht. Die Vollsichtkanzel vorn und die Spitzlafette hinten bieten freie Sicht nach fast allen Seiten — eine wichtige Voraussetzung gerade für ein Aufklärungsflugzeug

Am Kriegshimmel ist jetzt ein neues deutsches Flugzeug aufgetaucht, wie die meisten es von uns gewiß noch nicht gesehen haben werden. Mit seinem Doppelrumpf erscheint es dem Beobachter zuerst wie zwei miteinander verwachsene Flugzeuge, gleich „Siamesischen Zwillingen der Luft". Dieses Flugzeug ist der Naherkunder Focke-Wulf FW 189, der bereits in Serien hergestellt wird und sich für seine Aufgaben an der Front vielfach bewährt hat. Die Doppelrumpfanordnung bietet der Besatzung ausgezeichnete Sichtverhältnisse nach allen Seiten. So sehr ist die ganze Konstruktion auf gute Beobachtungsmöglichkeiten eingerichtet, daß man die Focke-Wulf FW 189 auch als „Fliegendes Auge" bezeichnen könnte. Die deutsche Luftwaffe erhält mit dem neuen Flugzeug einen weiteren Naherkunder, der sich nicht nur durch hervorragende Flugleistungen und eine große Wendigkeit auszeichnet, sondern der überdies noch mit starken Angriffs- und Abwehrwaffen ausgerüstet ist. Der Konstrukteur des Doppelrumpf-Naherkunders ist der bekannte Wehrwirtschaftsführer Dipl.-Ing. Kurt Tank, der sich bereits mit dem von ihm entwickelten erfolgreichen Fernkampfflugzeug Focke-Wulf FW 200 C „Condor" einen Namen gemacht hat



...egende Auge"

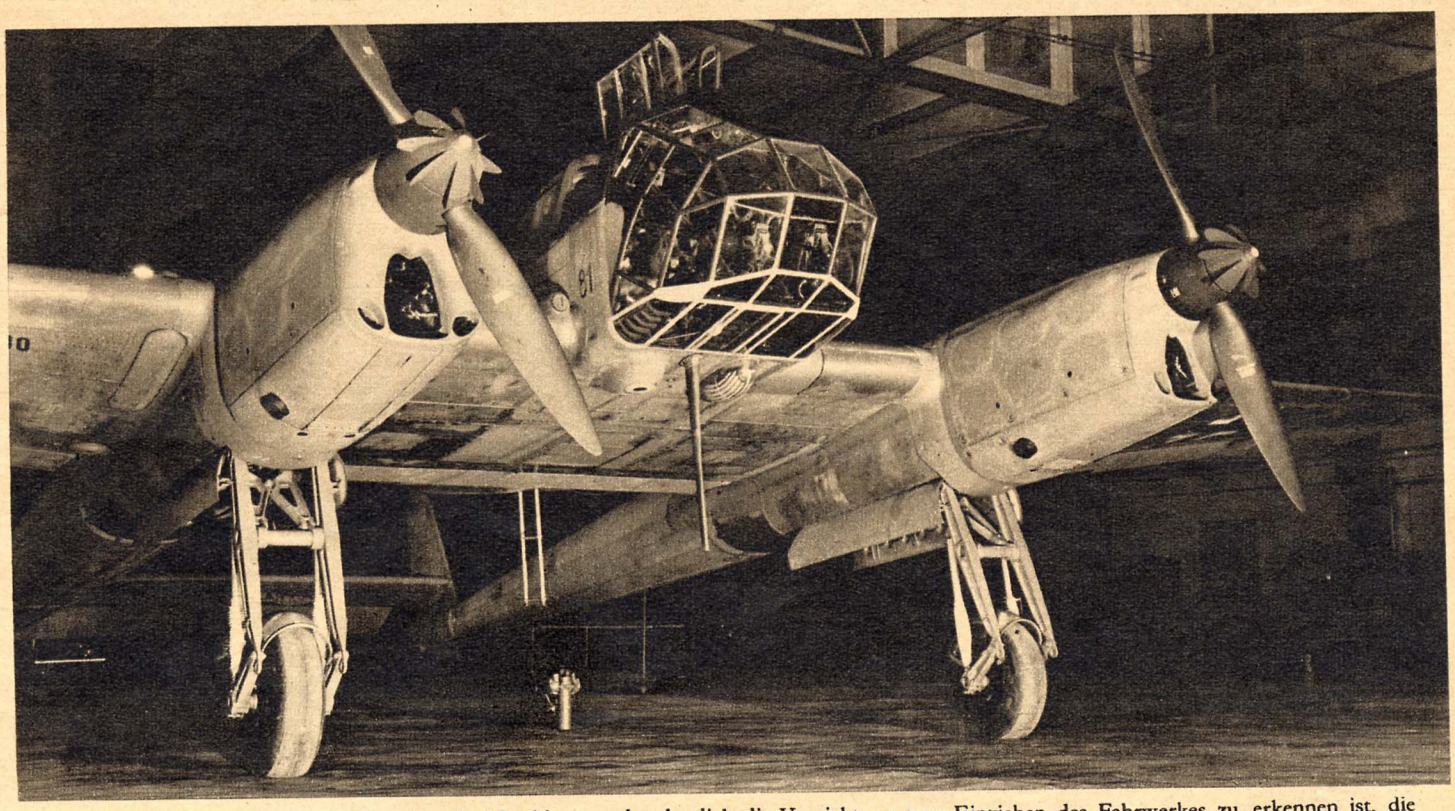
Focke-Wulf FW 189

Das neue
Doppelrumpf-Flugzeug
der deutschen Luftwaffe

Werkaufnahmen Focke-Wulf

Wehrwirtschaftsführer Dipl.-Ing. Kurt Tank, der Schöpfer der FW 189

Das Doppelrumpfflugzeug Focke-Wulf FW 189 in der Kurve. Man sieht diesem Flugzeug geradezu an, daß es gute fliegerische Eigenschaften mit äußerster Wendigkeit verbindet



Vorderansicht der FW 189. Eben hat die Maschine, an der deutlich die Vorrichtung zum Einziehen des Fahrwerkes zu erkennen ist, die Endmontage des Werkes verlassen, und schon bald wird sie wie viele andere ihres Baumusters zu verantwortungsvollem Dienst an der Front eingesetzt werden

Im

1

1

Bei einem der letzten Angriffe auf englische Schiffe und Häfen im Seegebiet von Nordafrika wurde ein deutsches Kampfflugzeug Ju 88 von Flaksplittern getroffen. Ein Motor fiel aus, so daß die Maschine den langen Heimflug nicht mehr bewältigen konnte. Aber Flugzeug und Besatzung mußten gerettet werden. Der Flugzeugführer änderte den Kurs und flog auf das afrikanische Festland zu, um irgendwo in der Wüste zu landen. Dabei hieß es sehr vorsichtig sein, denn die Besatzung wußte nicht genau, wo die italienisch-britische Front verlief. Die Landung in der flachen Wüste, die nur von kümmerlichem Gesträuch bewachsen war, verlief glatt. Die Besatzung stand nun vor der schweren Frage, was aus ihr und dem Flugzeug werden sollte. Der Tommy war zweifellos in der Nähe, aber eines konnte versucht werden

2

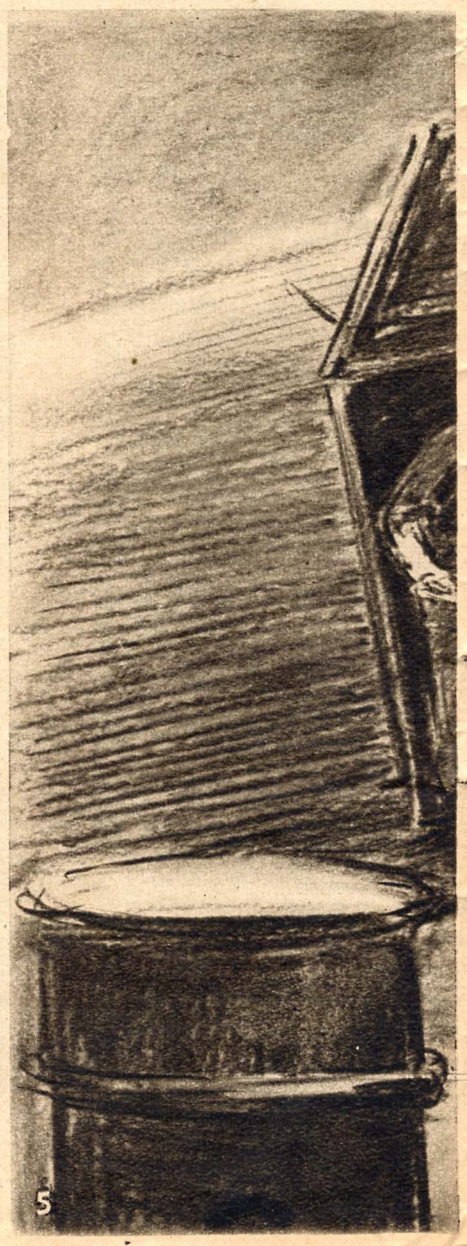
2

Der Funker (rechts) mußte Verbindung mit dem Heimathorst gewinnen. Nach einigen vergeblichen Versuchen meldete sich zur großen Freude der Besatzung die deutsche Bodenstation, weit jenseits des Mittelmeeres. Der Kommandant ließ die Meldung über die Notlandung und den Standort der Maschine durchgeben, und bald darauf ging eine Funknachricht ein, die bei der Besatzung neue Zuversicht erweckte

4

In der finsteren Nacht — Licht durfte wegen der Nähe der Engländer nicht gemacht werden — konnte mit dem Ausbau des kranken Motors nicht begonnen werden. Aber kaum dämmerte der Morgen, als es an die Arbeit ging. Zur Sicherung wurden MG-Posten ausgestellt. Diese Vorsichtsmaßnahme sollte sich sehr schnell bewähren. Ein englischer Jäger hatte den seltsamen Arbeitsplatz in der Wüste entdeckt, stieß herunter und feuerte aus allen Rohren. Die Schützen schossen, was aus den MGs herauszubringen war. Der Tommy drehte ab und zeigte eine lange Rauchfahne. Er verschwand tiefergehend hinter fernen Dünen und ist hoffentlich in den Sand gefallen

4



5

letzten Augenblick

Husarenstück deutscher Flieger in der Wüste

3

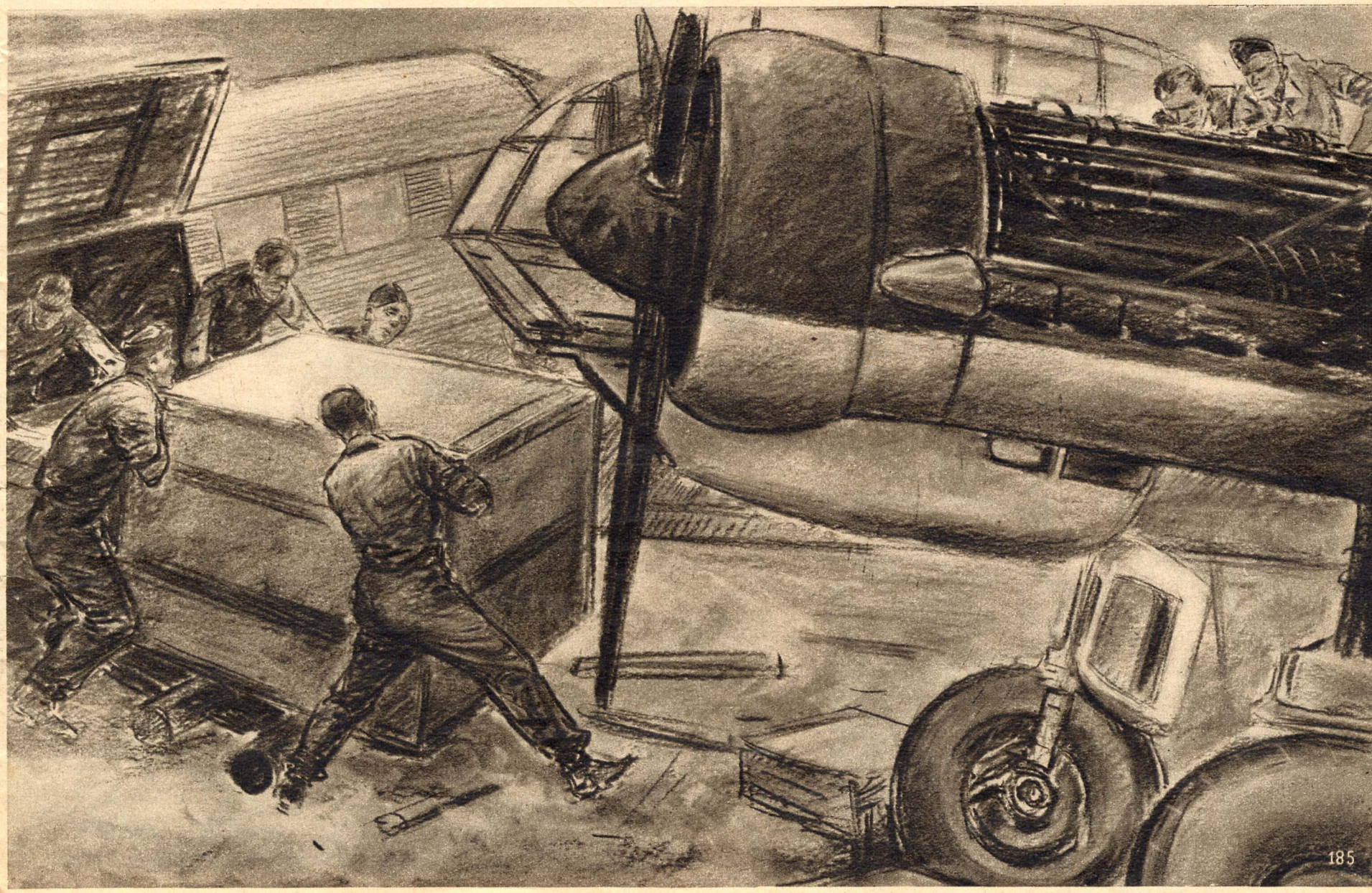
Bis gegen Abend mußten die Männer warten. Noch hatte der Engländer sich nicht gezeigt. Immer wieder spähten die deutschen Flieger nach Nordwesten, und endlich wurde ihre Geduld belohnt. Fern über dem Horizont tauchten im Abenddämmern zwei Punkte auf, wurden schnell größer und entpuppten sich als das, was die Besatzung erwartet hatte, als zwei deutsche Junkers-Flugzeuge. Die guten alten Ju 52 kreisten, von der Besatzung durch freudiges Winken begrüßt, über der Notlandestelle und setzten zur Landung an. Sie brachten nicht mehr und nicht weniger als einen neuen Motor und Werkzeug und alle Vorrichtungen, die für die Auswechslung benötigt wurden

1 5

Nun ging es mit doppe tem Eifer ans Werk. Der neue Motor wurde ausgeladen und mit vereinten Kräften an Stelle des zerschossenen eingebaut. Besatzung und Hilfsmannschaften waren immer noch in Sorge, daß sie durch weitere englische Flieger oder durch Panzer überrascht werden könnten. Aber schneller als gedacht, war die Arbeit getan. Während die Motoren der Ju 88 ihren Probelauf machten, wurde schnell in die Jus eingeladen, was da im Wüstensande an Werkzeug herumlag — selbst der zerschossene Motor ging mit und dann — starteten drei deutsche Flugzeuge, Stallgefährten aus dem gleichen Rüstungswerk. Und wenn der Engländer unterwegs gewesen sein sollte, um sie abzufangen, so sah er nichts mehr als drei deutsche Maschinen, die ihm vor der Nase wegflogen

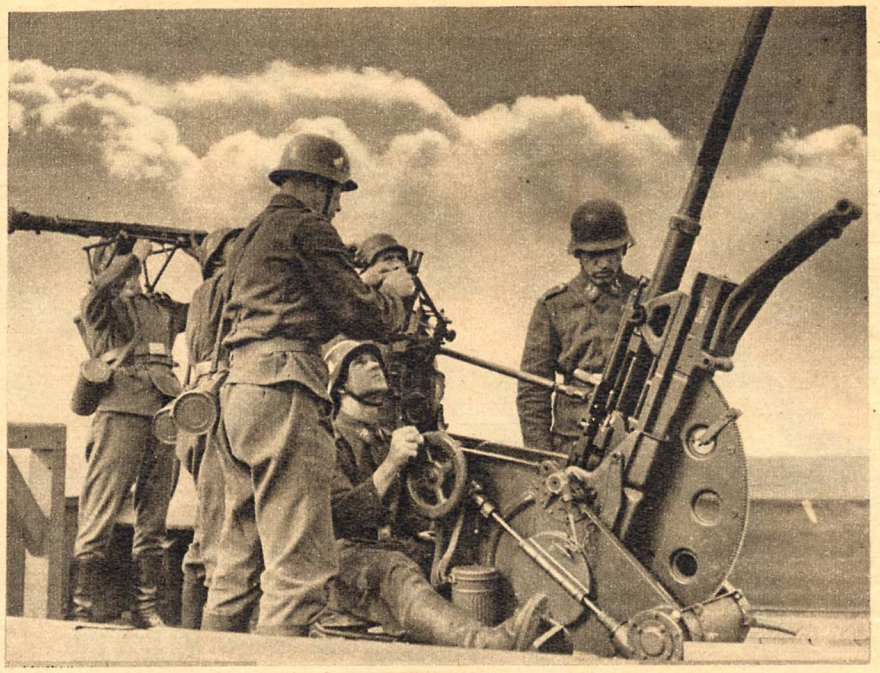
3

Zeichnungen PK-Ellgaard



Ein deutscher Fliegeroffizier ist als Vorkommando soeben gelandet und meldet sich bei dem bulgarischen Fliegerhorst-Kommandanten, um die Einzelheiten über Unterbringung der Flugzeuge, Besatzungen und des Bodenpersonals zu besprechen

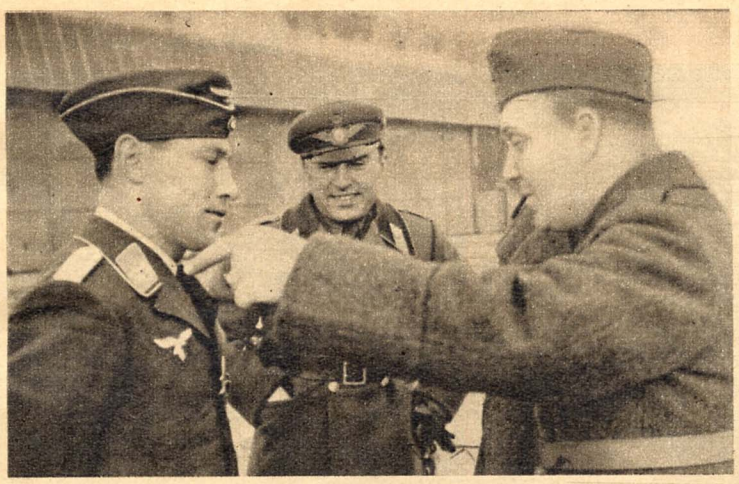
Aufnahmen
PK-Grabler (9)



Leichte Flakartillerie ist auf einer Anhöhe in Stellung gegangen, um die Sicherung des Flugplatzes gegen etwaige Luftangriffe zu übernehmen

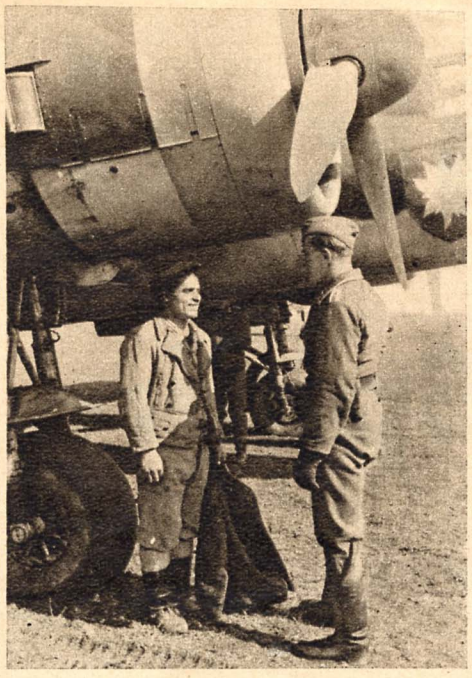
Auf bulgarisch

Waffenbrüder von einst —



Für das gegenseitige Grußverhältnis ist die Kenntnis der Rangabzeichen notwendig. Ein bulgarischer Dolmetscher erläutert dem Offizier vom Dienst die Abzeichen eines deutschen Fliegerleutnants. — Das Bild rechts zeigt einen Feldflugplatz bei einem bulgarischen Dorf. — Auf dem unteren Bild Soldaten der Flakartillerie, die einen Ausflug nach Burgas, der Stadt am Schwarzen Meer, gemacht haben

In kameradschaftlichem Einvernehmen wird zwischen den deutschen und drei bulgarischen Fliegeroffizieren die Frage der Brennstoffversorgung geregelt



Er wollte sich nur einmal das große Flugzeug der „Germanskis" ansehen. Der bulgarische Bauer spricht nicht Deutsch, der deutsche Flieger nicht Bulgarisch, aber sie verstehen sich doch

General der Flieger von Richthofen, Kommandierender General eines Fliegerkorps, verabschiedet sich vor dem Start mit dem Fieseler-„Storch" von bulgarischen Offizieren

en Flugplätzen

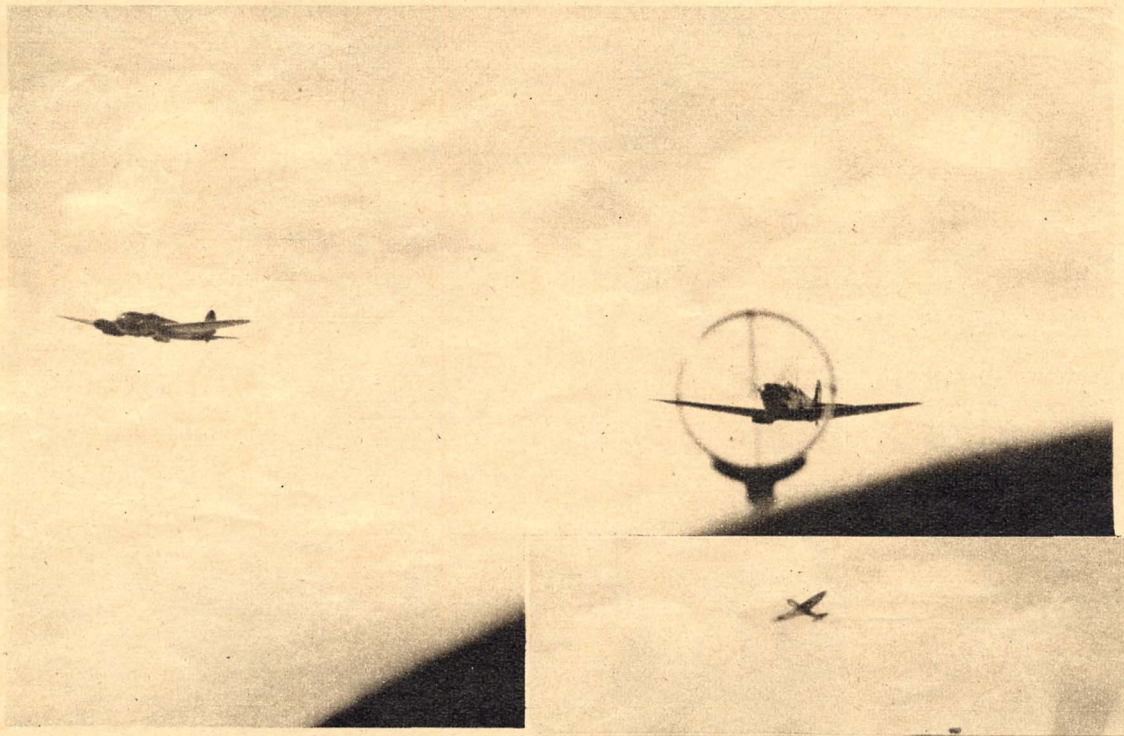
Kameraden von heute

Die erste Zigarette wird ausgetauscht. Die anfänglich befürchteten sprachlichen Schwierigkeiten sind nicht eingetreten, da alle bulgarischen Offiziere recht gut Deutsch sprechen. Auch im Unteroffizierkorps der bulgarischen Luftwaffe finden sich viele Männer, die genügend Deutsch können, um eine einwandfreie Verständigung zu gewährleisten

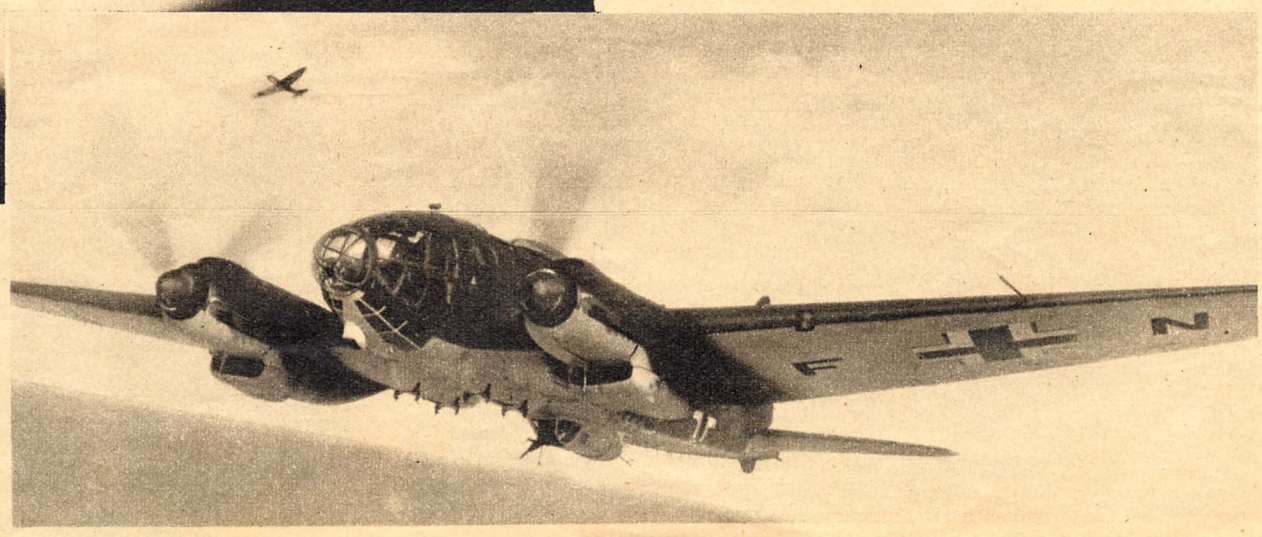
Heinkel-Bomb

schiesst Spitfire ab

Eine Rotte Heinkel-Kampfflugzeuge hat über der Insel einen Sonderauftrag geflogen und ist nun im Morgengrauen auf dem Rückflug begriffen. Die letzten Ausläufer der britischen Insel ziehen unter den Flugzeugen vorbei. Aber die angespannte Aufmerksamkeit, die jedes Besatzungsmitglied auf seinem Gefechtsstand erfüllt, solange sie über Feindgebiet fliegen, darf noch nicht nachlassen. Immer noch können feindliche Jäger auftauchen —



Kaum ist die Küste übersprungen, da ruft der Funker eines der beiden deutschen Kampfflugzeuge „Achtung! Jäger von hinten"! Infolge seiner überlegenen Schnelligkeit hat der britische Jäger, der sich beim Näherkommen als eine Spitfire herausstellt, die beiden Bomber bald eingeholt. Aber schon hat ihn der Heckschütze des einen Kampfflugzeuges im Visier und jagt ihm die ersten Feuerstöße entgegen



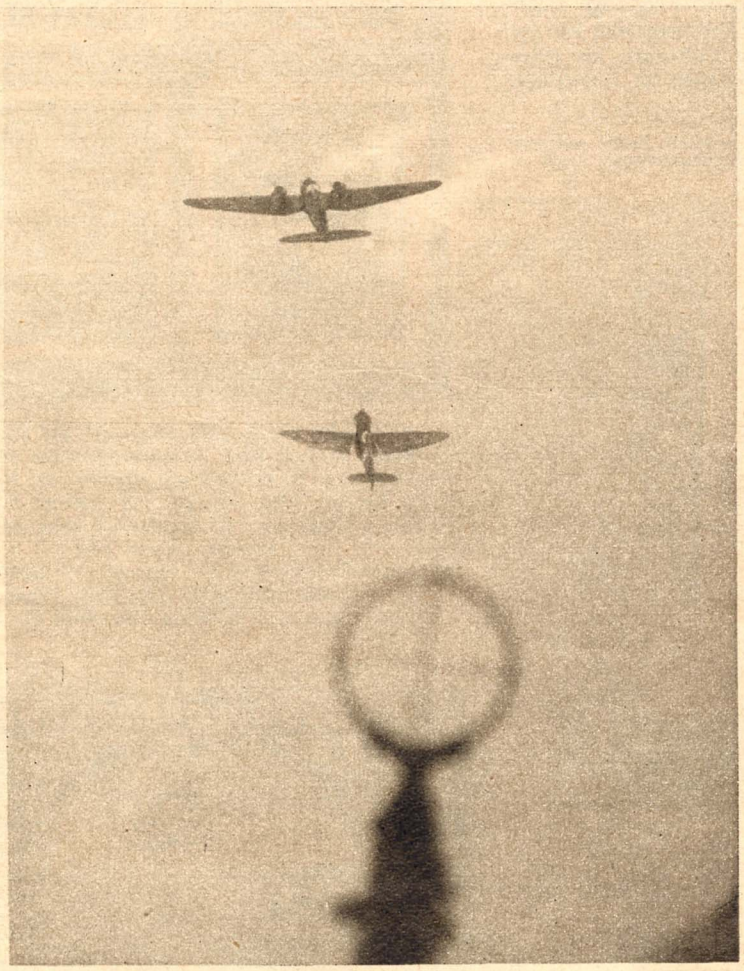
In den Geschoßgarben des deutschen Schützen dreht der Brite in einer weit hergezogenen Kurve ab. Tief unten zieht die Küste vorbei. Es ist nicht anzunehmen, daß der Engländer den beiden Deutschen weit auf See hinausfolgt. Aber mit einem zweiten Angriff ist sicher noch zu rechnen

er

Was nun folgt, hat sich blitzschnell abgespielt. Unter den Feuerstößen des wackeren Funkers beginnt der Engländer zu „stinken", das heißt, er zeigt durch eine weiße Rauchfahne, daß der Benzintank getroffen ist. In der gleichen Richtung weiterfliegend, trägt ihn seine Geschwindigkeit an der von ihm angegriffenen vorderen Maschine vorbei, von der aus diese und die nächste Aufnahme gemacht werden konnten

Aufnahmen Luftwaffe

Nach kurzem Geradeausflug geht der Engländer, aus dem bereits helle Flammen schlagen, auf den Kopf und stürzt, gefolgt von einer langen Rauchfahne, in die Tiefe



Und richtig, die Spitfire kurvt erneut ein und setzt sich hinter die vorausfliegende He 111, dadurch aber gerät sie in günstigste Schußposition des Heckschützen der zweiten Maschine

Junkers F13 auf „1 China-Dollar gelb-grün“

Briefmarken erzählen von der Weltgeltung deutscher Luftfahrt

Nicht nur für den ausgesprochenen Philatelisten, der seine farbigen Lieblinge aus aller Herren Ländern mit scharfem Kennerauge zu betrachten gewohnt ist, führen die Briefmarken eine beredte und immer fesselnde Sprache; in ihrer Vielgestaltigkeit, die im Laufe des letzten Jahrzehnts ein früher kaum für möglich gehaltenes Ausmaß erreicht hat, sind sie ein Spiegel von Geschichte, Kultur, Landschaft und Wirtschaft der Staaten geworden. Neben den Hoheitszeichen finden wir auf ihnen die Porträts großer historischer Persönlichkeiten, der Staatsmänner und Feldherren ebenso wie der Dichter und Komponisten; die repräsentativsten Bauten und Kulturdenkmäler sind auf ihnen abgebildet, in ihrem weiß gezackten Rahmen auf farbigem Grund erscheinen Landschaftsbilder vor uns, und es ist immer mehr Gepflogenheit geworden, die Briefmarken auch als Zeugen für den technischen Fortschritt und die wirtschaftliche Entwicklung eines Landes aufzurufen — aus der richtigen Erkenntnis heraus, daß kaum eine wirksamere Werbung denkbar ist.

Schon längst ist es bei der Mannigfaltigkeit der überall herauskommenden Briefmarken möglich, sie thematisch, das heißt nach dem abgebildeten Gegenstand, zu ordnen. Nach diesem Grundsatz sind auch die Briefmarken auf dieser Seite zusammengestellt, die für den Briefmarkensammler und -kenner ebenso interessant sind wie für den Freund und Anhänger der Fliegerei. Auf fast allen der zum weitaus größten Teil ausländischen Briefmarken sind nämlich deutsche Flugzeuge abgebildet. Das spricht um so überzeugender für die Weltgeltung der deutschen Luftfahrt, als jedes Land verständlicherweise bestrebt ist, auf seinen Briefmarken die charakteristischen Merkmale seiner nationalen Kultur, Technik und Wirtschaft zum Ausdruck zu bringen. Diese Briefmarken erzählen uns, daß bereits vor vielen Jahren die Pioniere unseres Flugzeugbaus und unserer Luftfahrt dem deutschen Namen in aller Welt zu neuem Ansehen verholfen und auf ihre sachliche Art Deutschlands Aufstieg den Weg bereitet haben. Die Briefmarken, von denen unseren Lesern hier eine kleine Probe vorgeführt wird, sind unbestechliche Zeugen für diese Tatsache.

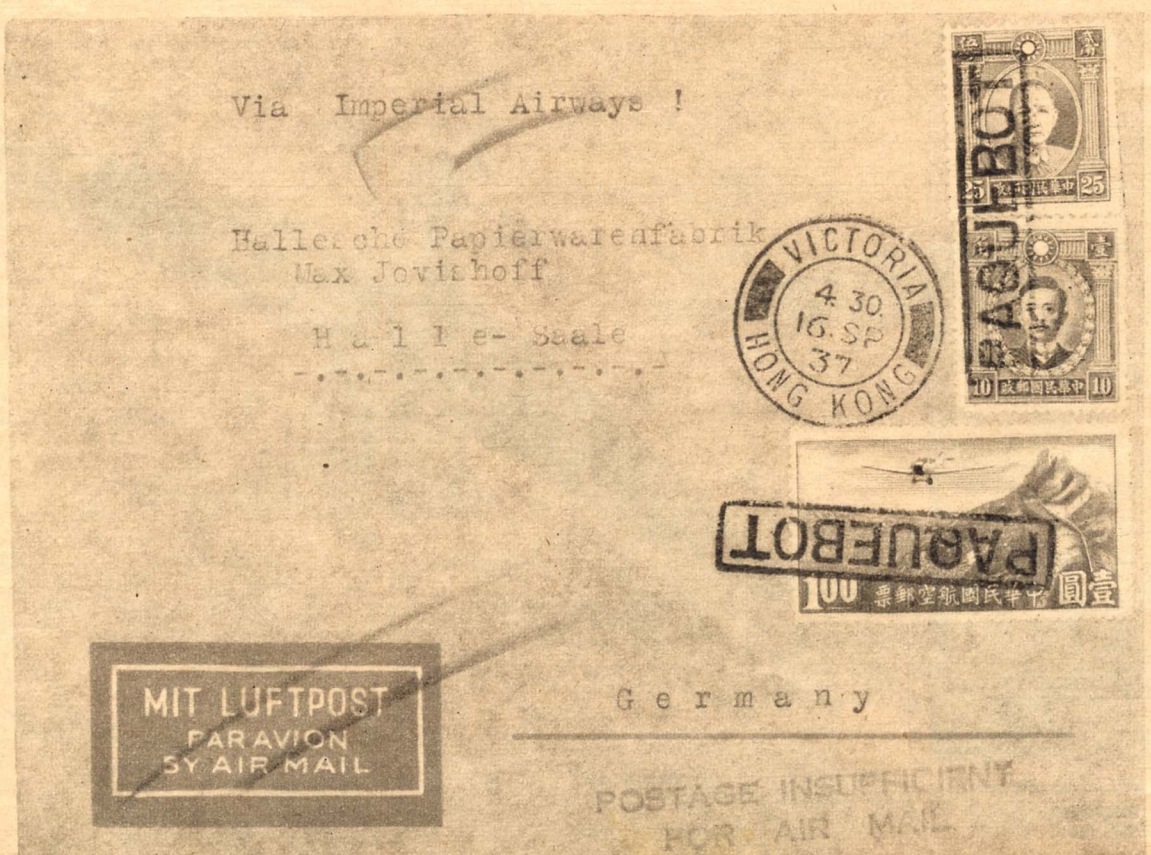
Am 5. und 6. April 1941 findet im Rathaus Berlin-Friedenau, Lauterplatz, die Deutsche Luftpost-Ausstellung statt, die unter Mitwirkung der Deutschen Reichspost, der Deutschen Lufthansa AG, des NS-Fliegerkorps, verschiedener ausländischer Luftverkehrsgesellschaften, des Deutschen Luftpost-Sammlerverbandes und der KdF-Sammlergruppen Berlin veranstaltet wird. Unter den Sammlungen, die hier gezeigt werden, befinden sich viele Stücke, die zum ersten Male der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

1. Junkers Ju 52 auf Finnland 2 Mark orange • 2. Dornier-Wal Handelsflugboot auf Griechenland 20 Drachmen schwarz-grün • 3. Junkers F 13 W auf Estland 15 Marka rot-schwarz • 4. Heinkel He 111 auf Jugoslawien 4 + 4 Dinar schwarz-blau • 5. Dornier-Wal Postflugboot auf Kanarische Inseln 5 Cents blau-violett • 6. Junkers W 33 auf Schweden 10 Öre blau • 7. Dornier-Wal Handelsflugboot auf Tripolitanien 50 Cent, rot • 8. Dornier-Wal Militärflugboot auf Spanien 25 Cent, rot-schwarz, Sondermarke für Flüge nach Brasilien und den Philippinen • 9. Focke-Wulf „Möwe“ auf Saargebiet 60 Cent. orange

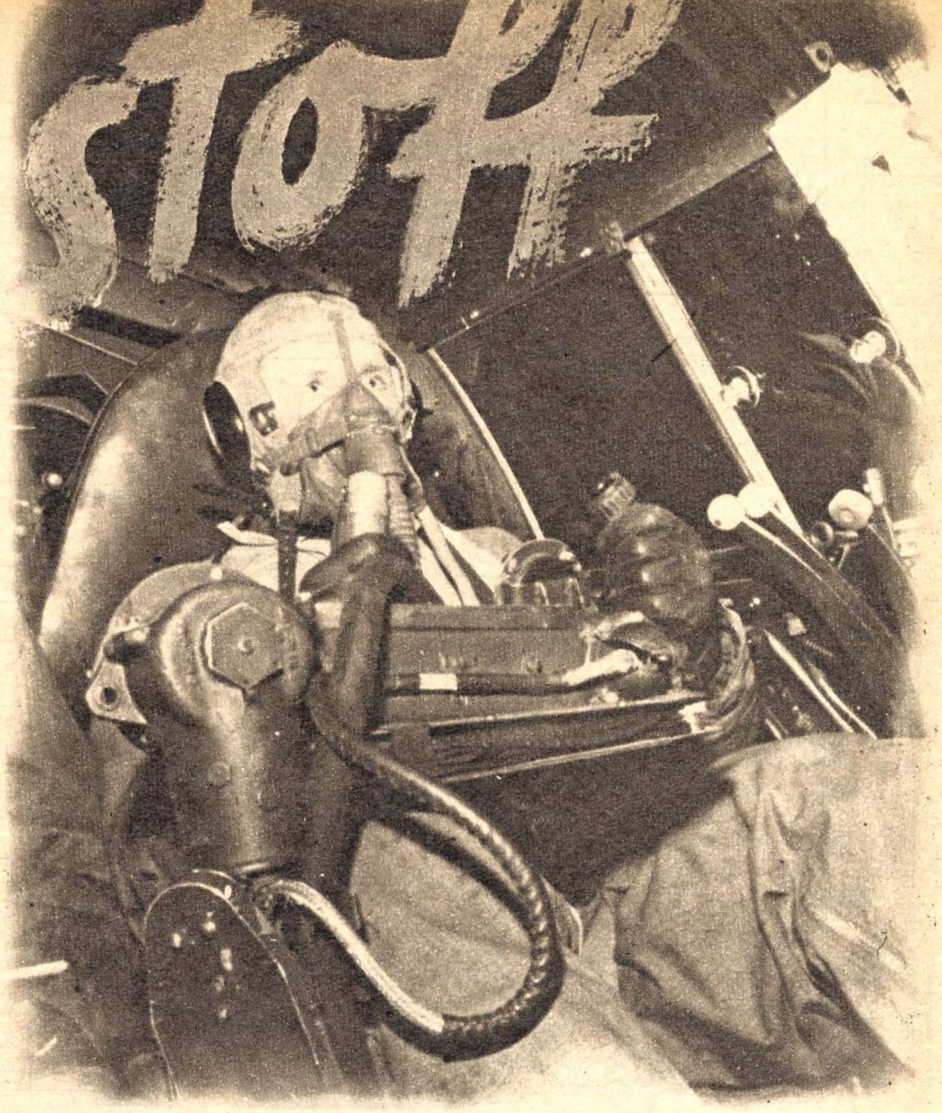
Originale vom Deutschen Luftpostgeschichtl. Archiv und vom Internat. Poststempel-Beschaffungsdienst

a) Heinkel He 70 „Blitzflugzeug“ auf Deutsches Reich 40 Rpf. blau, Erinnerungsmarke 10 Jahre Lufthansa b) Focke-Wulf „Condor“ auf Slowakei 4 Kronen blau-schwarz c) Junkers F 13 auf Iran 3 Chahi rot d) Rohrbach-Roland auf Jugoslawien 3 Dinar blau

Links: Luftpostbrief mit chinesischer Luftpostmarke zu 1 Dollar gelb-grün mit einer Junkers F 13
Unten: Junkers F 13 W auf Columbien 30 Cent. rot



Sauerstoff



DAS LEBENSELIXIER DES HÖHENFLIEGERS

von

Gerhard Meyer

Die Höhe lockt. Ein magischer Befehl scheint den Menschen, der sich einmal in Ätherhöhen vorgewagt hat, immer weiter in die kalten, öden Räume hinaufzuzwingen, die sich endlos über dem donnernden Flugzeug wölben. Es ist der Befehl, der schon 1875 die unglücklichen Freiballonfahrer Crocé-Spinelli und Sivel packte und sie die Schnüre auch der letzten Ballastsäcke öffnen ließ, obwohl ihre Muskeln bereits unter dem Sauerstoffmangel erschlafften, und es ist die gleiche Lockung, der der berühmte amerikanische Höhenflieger Captain Gray erlag, als er in verzweifeltem Kampf mit dem Höhentod sein Flugzeug bis auf 13 000 Meter hinaufzwang. Auch er büßte sein Wagnis mit dem Tode.

Die Luftfahrttechnik hat in dreißig Jahren zäher Entwicklung Leistungen vollbracht, die an das Wunderbare grenzen. Sie hat gespenstische Geschwindigkeiten erreicht, sie überbrückte Meere und Erdteile, sie eroberte den Himmel bis über die Höhen letzter Wolkenfetzen hinaus, und dennoch ist es ihr nicht gelungen, dem Tod sein Reich an der Stratosphärengrenze streitig zu machen. Auch heute noch muß sich der Mensch hüten, im offenen Flugzeug die Grenzen der Stratosphäre zu streifen. Das liegt nicht an der Technik, sondern am Menschen, der ein Geschöpf der Natur ist und damit Gesetzen unterliegt, die keine Technik zu durchbrechen vermag.

In allen Zellen des menschlichen Körpergewebes vollzieht sich ein dauernder Austausch der Stoffe. Das ganze Leben scheint sich vor den Augen des forschenden Biologen in ein dauerndes Aufnehmen, Umwandeln und Abscheiden von Stoffen aufzulösen, die der Körper aus der Umwelt an sich reißt, um Muskeln, Sehnen, Knochen und das Hirn aufzubauen. In allen Adern, in jeder Zelle brennen die Flammen dieses regen Umschmelzprozesses und verleihen dem Körper die Glut der Lebenswärme, die nachlassen und erkalten muß, sobald das Feuer nicht stetig geschürt und genährt wird. Der geheimnisvolle Kraftstoff, der diese Flamme speist, ist der gleiche Stoff, der auch jedes andere sichtbare irdische Feuer erhält, Sauerstoff.

Jedes lebende Wesen entnimmt diese unentbehrliche Lebenskohle, den Sauerstoff, aus der Lufthülle, die bis in beträchtliche Höhen aus 21 Hundertteilen Sauerstoff, 78 Hundertteilen Stickstoff und zum Reste aus verschiedenen anderen Gasen besteht. Bis auf 11 000 m hinauf, also soweit Stürme und Zyklone, Regen, Wolken und Gewitter die Lüfte durchtoben, bleibt diese Zusammensetzung fast gleich. Erst jenseits dieser „Wetterzone", in den Bereichen ewiger Stille, die die Stratosphäre erfüllt, nimmt der Sauerstoffgehalt schnell ab, bis er schließlich völlig schwindet.

Es ist bekannt, daß die Luft mit einem gewaltigen Druck auf allen Lebewesen lastet, den sie nur nicht spüren, weil der gleiche Druck auch im Körperinnern herrscht und so den Ausgleich wiederherstellt. Auf jedem Quadratzentimeter seines Körpers trägt der Mensch gewissermaßen das Gewicht mit sich herum, das eine Quecksilbersäule von 760 mm Höhe ausüben würde. Nun wird natürlich, ganz der Zusammensetzung der Luft entsprechend, ein Teil dieses Druckes, nämlich 21 v. H. oder 160 mm, vom Sauerstoff und der Rest vom Stickstoff und den Edelgasen ausgeübt.

Auf der Haut des Menschen, im Munde und in den Luftwegen, kurz überall, wo Luft mit dem menschlichen Körper in Berührung steht, ruht also neben dem Stickstoff auch der Sauerstoff, und er schwebt da nicht flüchtig über die Oberfläche, sondern er „lastet" mit einem ansehnlichen Druck, eben dem einer 160 mm hohen Quecksilbersäule, auf dem Gewebe. In den Atemorganen ist der Sauerstoffdruck allerdings etwas geringer, weil sich in ihnen außer der Luft auch noch Wasserdampf und Kohlensäure sammeln. Er beträgt dort am Boden etwa 100 mm.

Nun verfügt der Mensch bekanntlich über zwei Lungenflügel. Und diese wieder sind in feinste Verzweigungen, in bläschenartige Gebilde aufgelöst. Und diese Bläschen wieder haben eine ganz besondere Eigenschaft. Ihre Wand gleicht einer feinen Membran. Sie ist unendlich zart und empfindlich, so zart, daß sie dem Druck, den der Sauerstoff auf sie ausübt, nicht widerstehen kann, sondern dem Drängen des lebenspendenden Gases nachgibt und es einfach durchläßt. Da die Lungen und damit auch die Bläschen aber prall mit Blut gefüllt sind, steht der Sauerstoff nach seinem Eindringen in die Lungenbläschen plötzlich unmittelbar dem Blut gegenüber, wird von den roten Blutkörperchen erfaßt und mit dem Blutstrom in alle Gewebezellen des Körpers befördert.

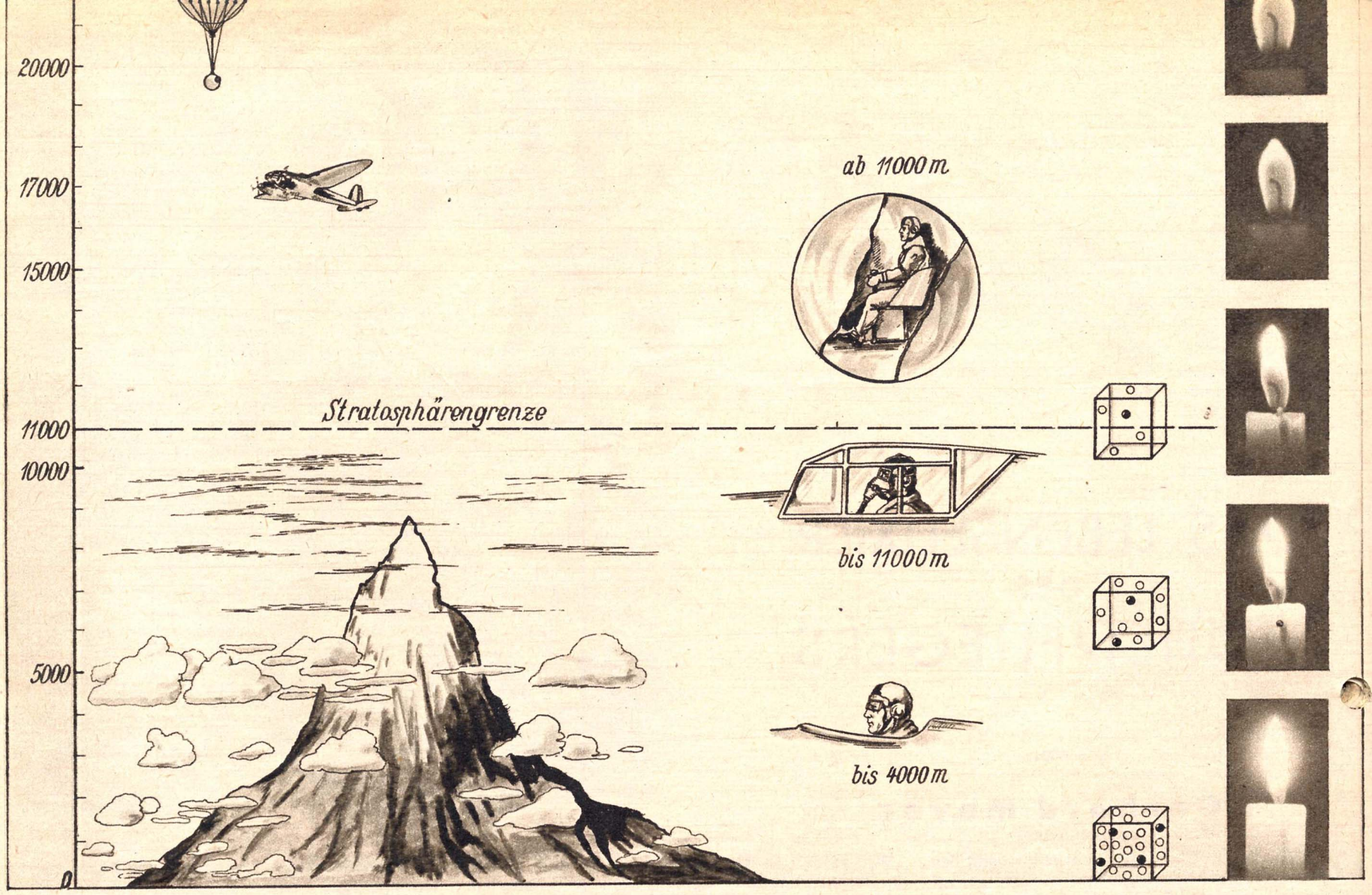
So etwa könnte man sich in etwas vereinfachter Form den Vorgang der Sauerstoffübernahme an das Blut vorstellen. Um die Gefahr klar zu erkennen, die sich drohend vor dem Höhenflieger aufreckt, muß man nun das Sauerstoffgas gleichsam durch eine Lupe betrachten. Dann löst sich der dichte Gasstrom in einen Wirbel kleinster Teilchen, der Moleküle, auf, und eben diese Moleküle sind es, die die Sperrwand der Lungenbläschen durchbrechen und von den roten Blutkörperchen davongetragen werden.

Bei einem bestimmten Druck erfüllt auch eine bestimmte Anzahl von Sauerstoffmolekülen den Raum. Sinkt der Druck vielleicht um die Hälfte, dann heißt das nichts anderes, als daß nur noch die Hälfte Sauerstoffmoleküle in dem betreffenden Raum vorhanden sind. Die Lungenbläschen würden also, wenn der übliche Sauerstoffteildruck von 100 mm Quecksilbersäule in den Atemwegen nachläßt, auch von entsprechend weniger Sauerstoffmolekülen berührt und durchdrungen werden, und die sauerstoffhungrigen roten Blutkörperchen müßten zum Teil wieder leer an die Gewebe zurückkehren. Wir sahen aber schon, daß die Flammen zusammensinken, sowie das Feuer der lebenspendenden Verbrennung in den Körperteilen nicht ständig genährt wird. Die Glut läßt nach, und ihr Erlöschen bedeutet den Tod.

Hier schlägt also die Natur eine Schranke herab, denn tatsächlich herrscht nur unmittelbar auf der Erdoberfläche ein Druck von 760 mm Quecksilber. Bis in etwa 4000 Meter Höhe hinauf spürt der Mensch nichts von der Gefahr, die gegen ihn heraufschleicht. Aber dann hat der Flieger, der in Haube und Brille vermummt durch die Wolkenschicht braust, plötzlich das Gefühl einer köstlichen, ständig wachsenden Heiterkeit, eines lachenden Übermuts, der ihn mit der unbändigen Lust zu tollen Streichen erfüllt. Ein Weltkriegsflieger berichtete, daß ihm einmal — es war ganz zu Anfang des großen Ringens — ein Franzose entgegenflogen kam, der nichts Gescheiteres zu tun wußte als strahlend, lachend in die Hände zu klatschen, ihm zuzuwinken und in haarsträubenden Kurven um seinen deutschen Gegner herumzufliegen. Wie erklärt sich dieses irrsinnige Verhalten?

Zweifellos befand er sich im Zustand jenes „Höhenrausches", der die unmittelbare Folge des Sauerstoffmangels und bereits die erste Stufe zum Tode ist. Der vom Höhenrausch befallene Flieger ahnt nichts von der verhängnisvollen Schwächung seiner Tat- und Urteilskraft. Er würde sogar erbittert bestreiten, daß er nicht mehr Herr seiner Sinne ist. Bei Versuchen in der Unterdruckkammer sind die Prüflinge, deren Höhentauglichkeit bestimmt werden soll, schon nicht mehr imstande, auch nur ein einziges leserliches Wort zu schreiben. Und dennoch bilden sie sich ein, die untadeligste Schönschrift zu liefern.

Dieser Zustand tritt je nach der körperlichen Veranlagung des Fliegers in 4000 bis 5000 Meter Höhe auf



Die Beschaffenheit der Lufthülle ändert sich mit der Höhe. Befinden sich am Boden in einem bestimmten Raum sechzehn Moleküle Stickstoff (weiß) und vier Moleküle Sauerstoff (schwarz), dann enthält der gleiche Raum in 5500 m Höhe nur noch acht Stickstoff- und zwei Sauerstoffmoleküle und in 10 300 m Höhe nur noch vier Stickstoff- und ein Sauerstoffmolekül. Der Sauerstoffgehalt der Luft ist also bis in 10 000 m Höhe um drei Viertel gefallen. Bis auf 4000 m hinauf, also im Gebiet der hochgetürmten Kumuluswolken (500 bis 6000 m) und der flachen Stratuswolken (200 bis 2000 m), kann der Mensch ohne Atemhilfe leben. Die dann im Gebiet des Alto — das heißt hohen — Kumulus- und Stratusgewölks (bis etwa 6000 m) auftretenden ersten und häufig kaum wahrnehmbaren Störungen zwingen den Flieger zur Sauerstoff-Zusatzatmung. Auch die Kerzenflamme hat einen merklichen Anteil ihrer Leuchtkraft eingebüßt. In 10 000 bis 11 000 m Höhe leuchtet sie nur noch schwach. Der niedrige Luftdruck in diesem Reich der zerfaserten, als Feder- oder Zirrusgewölk bezeichneten Eiswolken kann die brennenden Gase, aus denen die Flamme besteht, nicht mehr so stark zusammenpressen wie am Boden. Trotz ihrer geringen Leuchtkraft ist die Flamme daher breiter und bauchiger. Selbst bei reiner Sauerstoffatmung kann der Mensch seine Leistungsfähigkeit in 11 000 m Höhe nicht auf die Dauer erhalten. Obwohl die letzte Grenze seiner Existenzmöglichkeit noch höher liegt, wird er daher ab 11 000 m in der luftdichten Kabine oder im Überdruckanzug Schutz suchen. Auf diese Weise stiegen Flugzeuge bis auf 17 000 m und Freiballone bis auf 22 000 m Höhe. Die Kerzenflamme geht immer mehr in die Breite, leuchtet aber nur noch schwach bläulich, bis sie zwischen 18 000 und 20 000 m erlischt

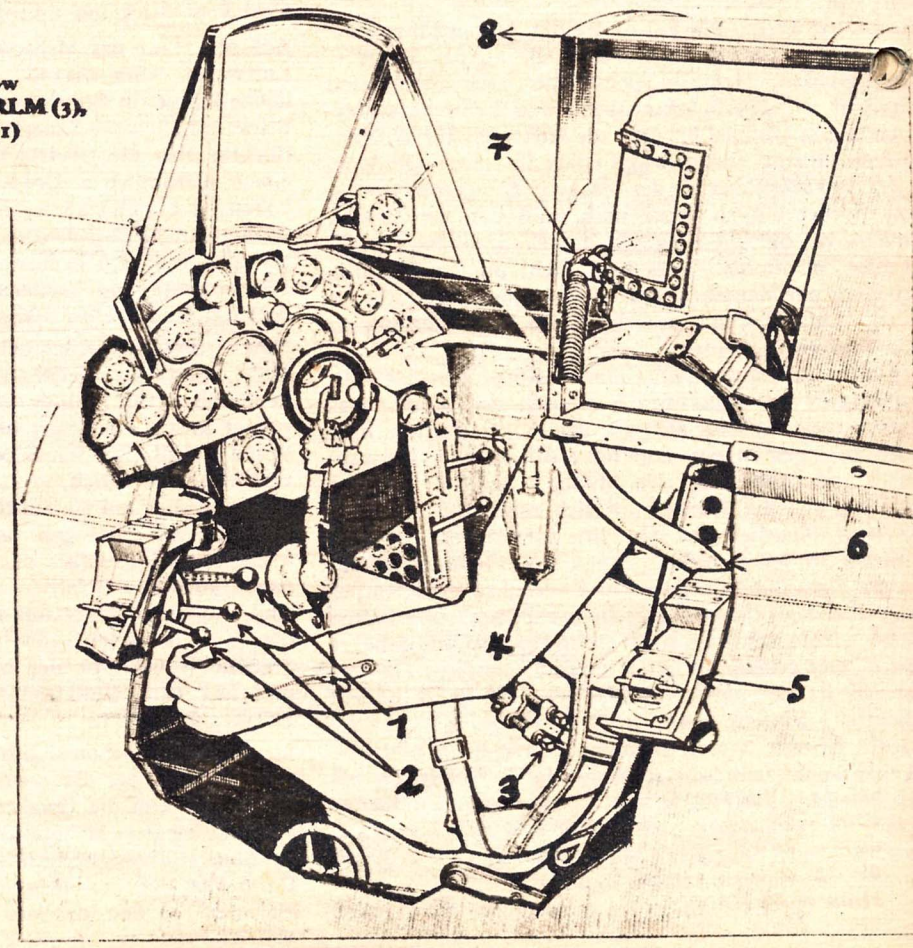
wo der Sauerstoffteildruck in den Atemwegen bereits wesentlich abgesunken ist. Ein Sauerstoffteildruck von 40 mm wäre die Grenze, an der nicht mehr genügend Sauerstoffmoleküle die feine Wand der Lungenbläschen durchdringen.

Schon sehr früh wurde eine Gegenmaßnahme bekannt, die auch die Freiballonfahrer Crocé-Spinelli und Sivel — leider nicht in genügendem Maße — anwandten. Der Mensch trotzt dem Höhentode, der ihn sonst unweigerlich in 7000 bis 8000-Meter Höhe ereilen würde, indem er zur Sauerstoffflasche greift, und schon der erste Schluck dieses wahren „Lebenselixiers" schürt das erlöschende Feuer wieder an. Das unter 150 Atmosphären Druck in der Vorratsflasche zusammengepreßte Sauerstoffgas strömt in die Atemwege und verdrängt den Stickstoff der Luft, so daß der Sauerstoffgehalt und damit der Sauerstoffteildruck ansteigt und wieder genügend Moleküle die Haut der Lungenbläschen überwinden.

Nun sinkt der Außenluftdruck jedoch bis in das Gebiet der Stratosphäre hinein außerordentlich schnell ab. Schon in 5500 Meter Höhe ist er auf die Hälfte gefallen, und der noch heute unvergessene Stratosphärenforscher Professor Piccard maß bereits in 16 000 m Höhe nur noch ein Zehntel des Bodendrucks, also statt 760 mm Quecksilbersäule nur noch 76 mm. Der Sauerstoff, den der Flieger aus seiner Vorratsflasche bezieht, nimmt aber, sowie er die Flasche verläßt, den Druck der Außenatmosphäre an, das hieße also in diesem Fall 76 mm.

Selbst wenn der Flieger nur noch reinen Sauerstoff atmete, müßte er dann ersticken, denn der Druck dieses eingeatmeten Sauerstoffs könnte im günstigsten Fall gleich dem Außendruck in 16 000 m Höhe, also 76 mm, sein. Und das würde nicht mehr genügen, zumal der

Zeichnung: R. Wenzlow
Aufn.: Luftfahrtmed. Inst. RLM (3), Flugmed. Inst. DVL (1)



Der Führersitz eines Rekord-Höhenflugzeuges

das für Vorstöße in die Stratosphäre bestimmt ist. Der Flugzeugführer muß sich daher vor Kälte und Sauerstoffmangel durch einen Überdruckanzug schützen

1. Regelung der Sauerstoffzufuhr
2. Gashebel
3. Dichtungsgürtel
4. Notmesser
5. Klappe des Führerraums
6. Schlauch der Sauerstoffzufuhr
7. Sauerstoffeinlaß
8. Gleitfenster der Führersitzhaube

gelingt es ihm, wenn auch unter großer Anstrengung, noch zu schießen. Von Zielen ist aber keine Rede mehr. Für die Verteidigung des Kampfflugzeugs fiele dieser Mann also aus. Für den Tommy ist das allerdings keine Beruhigung, denn deutsche Flieger atmen schon ab 4000 m zusätzlichen Sauerstoff und sind daher auch in 7000 m Höhe noch frische und gefährliche Gegner (Filmausschnitt)

Die Luftfahrtmedizin hat mit der Erforschung aller dieser Fragen die Vorbedingungen für die Eroberung der Stratosphäre geschaffen. Namentlich die deutsche Luftfahrtmedizin hat sich schon seit Jahren gründlich mit den Erscheinungen des Sauerstoffmangels in großen Höhen befaßt und so einen wertvollen Unterbau von Kenntnissen errichtet, auf dem der Konstrukteur weiterbauen konnte. Es war dazu nicht allein notwendig, immer wieder in die Höhe zu steigen und durch gründliche Beobachtung und Untersuchung des Höhenfliegers vor und nach dem Aufstieg alle Änderungen seines Befindens genau zu erfassen, sondern es mußten auch noch Mittel gesucht werden, um auch am Boden Versuche in beliebiger Zahl und Höhe durchzuführen. Wie die Motoren auf Prüfstände gesetzt und schon in der Halle auf ihr Verhalten in der Höhe geprüft werden können, so mußte auch für den Flieger selbst ein „Prüfstand" geschaffen werden. In engster Verbindung mit dem Techniker ersannen und bauten die Luftfahrtmediziner daher die Unterdruckkammer, einen gewaltigen aufrecht stehenden Stahlkessel mit dicken Fenstern und schwergepanzerten, luftdicht abgeschlossenen Türen, in der Flieger und Arzt Platz nehmen, um zu einem „Scheinflug" in die Höhe zu starten. Langsam wird die Luft aus der Unterdruckkammer gepumpt, der Höhenmesser, dessen Anzeige bekanntlich von der Luftdichte abhängt, zeigt eine immer größere Höhe an, und beim Flieger, der vorerst keinen Sauerstoff erhält, zeigen sich alle typischen Anzeichen der Höhenkrankheit, die der Sauerstoff atmende Arzt genau beobachten kann. Auf diese Weise wurden die Erkenntnisse von den einzelnen Stufen oder „Schwellen" der Höhenkrankheit gewonnen, deren genaue Festlegung namentlich das Verdienst von Prof. Dr. Strugholt am Luftfahrtmedizinischen Institut des RLM ist. Jeder deutsche Flieger muß heute, ehe er auch nur ein Schulflugzeug besteigt, seine Höhentauglichkeit in der Unterdruckkammer unter Beweis gestellt haben. Damit aber ist nach menschlicher Voraussicht alles getan, was die Vollkommenheit des fliegenden deutschen Soldaten gewährleisten kann. Die Arbeit des Flugmediziners war damit von bestem Erfolg gekrönt. Nun hatte der Flugtechniker nur noch den Motor des Flugzeugs so stark und seine Flügel so kräftig zu machen, daß sie ihn tatsächlich bis in jene einsamen Höhen hinauftragen konnten. Wie das erreicht wurde, soll ein anderes Mal berichtet werden.

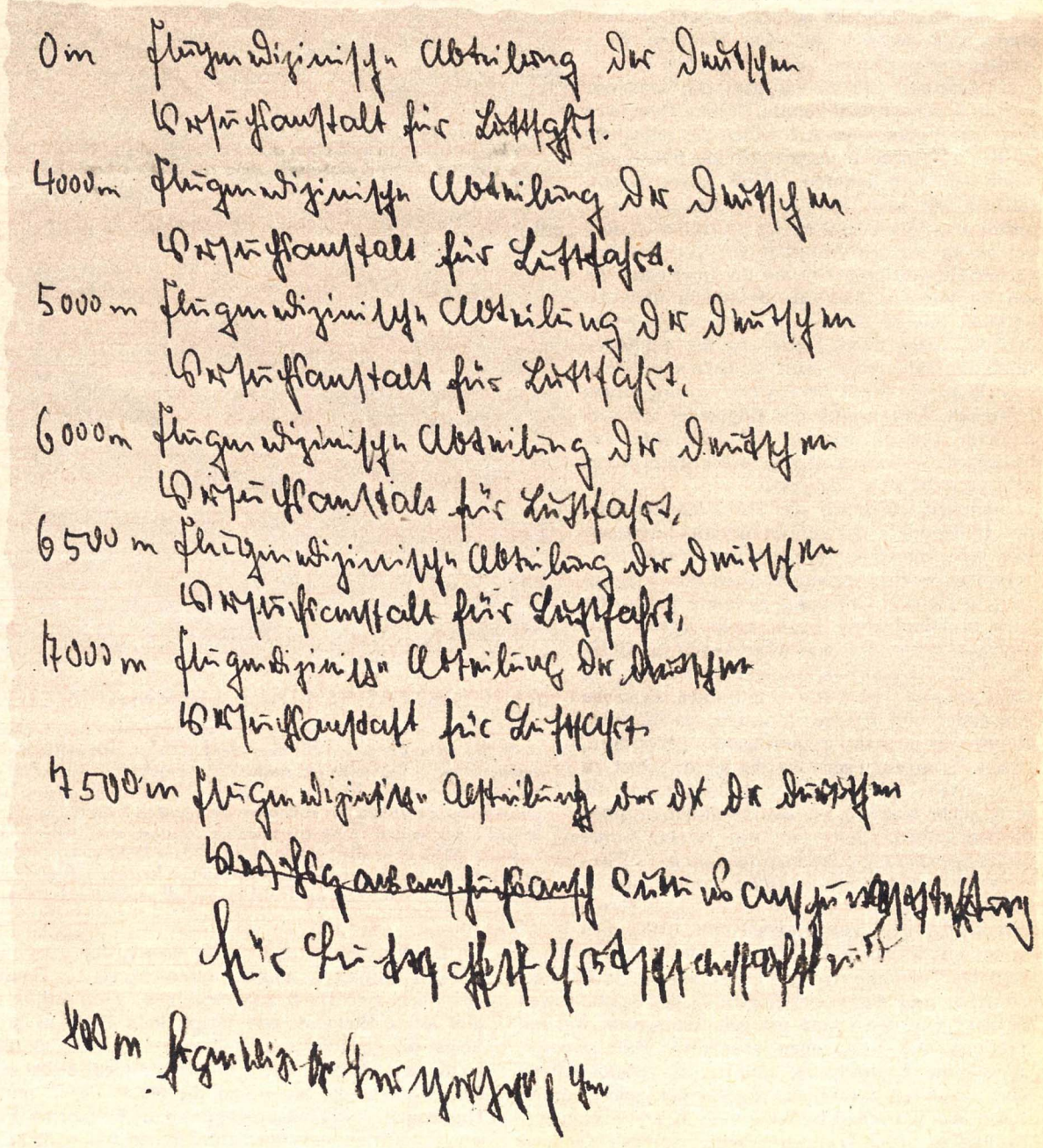
Aus klarer Schrift werden Krakelfüße. Bei der Prüfung auf Höhentauglichkeit wird die Schrift des Prüflings mit wachsendem Sauerstoffmangel immer unsicherer, ein Zeichen für seine nachlassende geistige Spannkraft. Dem ersten Fehler in 7000 m Höhe folgen die für Höhenkrankheit typischen weiteren „Fehlmeldungen" wie Verschreiben, Doppeltschreiben, Silbenverdrehungen. Die Schrift wird zittrig und unleserlich bis zum völligen Versagen in 8000 m Höhe

Druck in den Atemwegen wegen des Wasserdampfs in ihnen noch geringer ist. Angesichts eines reichen Vorrats an reinem Sauerstoff würde der Flieger also elend an Sauerstoffmangel zugrunde gehen. Diese letzte Grenze menschlicher Existenzmöglichkeit liegt allerdings nicht erst bei 16 Kilometer Höhe, sondern schon bei etwa 13 000 Meter. Captain Gray, der amerikanische Höhenflieger, bekam die Folgen dieser unvermeidlichen Erscheinungen in ihrer vollen, schrecklichen Auswirkung zu spüren. Er wurde trotz seines Sauerstoffgeräts ein Opfer des verhängnisvollen Trotzes, der ihn zur Auflehnung gegen die Naturgesetze trieb.

Je mehr die Technik sich aber mit den Fragen des Höhenfluges befaßte, um so verlockender erschien er. Freilich ist es nicht der Rausch der Entdeckerfreude, der den Jagd- und Kampfflieger oder auch den Verkehrsflieger in immer größere Höhen hinauftreibt, sondern das nüchterne Streben nach dem fliegerischen Vorteil. Kein feindliches Horchgerät kann den in Stratosphärenhöhen dahinziehenden Bomber ausmachen, kein Flakgeschütz vermöchte seine gefährlichen Salven zielsicher in solche Höhen zu senden. Regen, Wolken, Nebel und Vereisungsgefahr sind in jenen Höhen unbekannt, und — was Kriegs- und Verkehrsfliegerei mit gleicher Anziehungskraft lockt — die dünnere Höhenluft setzt dem hindurchbrausenden Flugzeug einen viel schwächeren Widerstand entgegen, es kann also mit gleicher Motorleistung schneller fliegen als in Bodennähe.

Das also sind die Vorteile. Ihnen steht die unversöhnliche Feindschaft des Höhentodes gegenüber. Wie soll der Mensch das ständige Lebensfeuer in seinen Adern und Zellen nähren, wenn jede Sauerstoffaufnahme in der dünnen Höhenatmosphäre unmöglich ist? Es gibt nur einen Weg: Kann die Höhenluft das Leben des Fliegers nicht mehr erhalten, dann muß er die Atmosphäre seiner Bodenwelt mit in die Höhe hinaufnehmen. Er muß die Kabine luftdicht abschließen und innen einen Druck erhalten, der immer noch genügend Sauerstoff in die Lungenbläschen eindringen läßt.

Das aber ist der Weg, auf dem die phantastischen Höhenrekorde mit Freiballonen erkämpft wurden, die heute bei etwa 22 000 Meter liegen und auf dem auch der Motorflieger heute schon bis über 16 000 Meter erklommen hat. Geschlossene Führerräume oder druckdichte Anzüge sind also gewissermaßen die Panzerung, die der Höhentod nicht durchbrechen kann. Mit ihrer Hilfe kann die Technik die Naturgesetze zwar nicht überwältigen, wohl aber vermag sie ihnen auszuweichen.



STUKAS am Feind

Ein Tatsachenbericht von drei Fronten

Von Kriegsberichter Josef Grabler

III.

Hölle Dünkirchen

Nach dem Fall von Calais blieb als letzter Stützpunkt der Engländer nur noch Dünkirchen. Dünkirchen war der Höhepunkt der größten Umfassungsschlacht, die in diesem Kriege bisher geschlagen wurde. Immer weiter zurückgedrängt, sahen die Engländer keinen anderen Ausweg mehr, als auf die Schiffe zu gehen und zu flüchten. Daß sie hierbei ihre Bundesgenossen, die Franzosen, in einem Ausmaß verraten haben, wie man es nie für möglich gehalten hätte, sei am Rande vermerkt. Die Franzosen kämpften mit dem Rücken gegen die Stadt Dünkirchen verzweifelt gegen den Ansturm der deutschen Truppen. Die Engländer dagegen zogen eine Kompanie, ein Bataillon nach dem anderen aus der Front, marschierten zum Hafen und an den Strand und schifften sich ein. Es ist wenig bekannt, daß die Engländer, um ihre kostbare Expeditionsarmee wenigstens zum Teil zu retten, zu einer Maßnahme gegriffen haben, die immerhin originell ist. Sie haben, als feststand, daß sie sich auf dem Festland nicht würden halten können, an der britischen Südost- und Südküste alles mobil gemacht, was nur irgendwie schwimmen konnte. Neben Dampfern und Schleppern aller Art haben sie selbst die kleinsten Motorboote losgeschickt, die nur wenige Mann befördern konnten. Diese ganze Riesenflotte wurde nach Dünkirchen geschickt, um zu retten, was zu retten war. Es ist erklärlich, daß bei einem solchen Aufgebot ein Teil des britischen Expeditionsheeres auf die Insel geschafft werden konnte, denn die deutschen Truppen konnten infolge des Überschwemmungsgürtels, den die Briten durch Sprengung der Schleusen rund um Dünkirchen angelegt hatten, nicht so schnell an die Stadt herankommen, um diesen teilweisen Abtransport der Engländer zu verhindern. Daß die deutsche Luftwaffe unter den britischen Seetransporten grausam aufgeräumt hat, versteht sich von selbst.

Dünkirchen wurde für die Stuka-Männer einer der Höhepunkte des ganzen bisherigen Krieges. Hier tobte die Hölle. Kampf- und Sturzkampfverbände warfen ununterbrochen ihre tödliche Last in die dem Untergang geweihte Stadt. Es kam in Dünkirchen kaum mehr darauf an, genau zu zielen. Das war schon wegen des Qualmes, der die ganze Stadt ständig überlagerte, nicht möglich. Hier traf jede Bombe, denn die Engländer und Franzosen waren, da ihr freier Raum sich ja ständig verringerte, gezwungen, riesige Truppenmengen in der Stadt selbst zu versammeln. Einfach aus dem Grunde, weil sie nicht mehr wußten, wo sie mit ihren Truppen bleiben sollten. Denn hier war ja eine Armee zusammengedrängt, die ursprünglich ganz Flandern und Teile von Nordfrankreich besetzt hatte. All das war nun in dem engen Raum von Dünkirchen zusammengepreßt. Wie man später erfuhr, lag jedes Haus in Dünkirchen voll von Soldaten. Auf allen freien Plätzen hatten sie Zeltlager errichtet, und die ganze Umgebung der Stadt, soweit sie noch von den Franzosen gehalten wurde, war mit Truppen und Fahrzeugen überfüllt. Eine weniger angenehme Beobachtung mußten die Stuka-Männer über Dünkirchen machen. Es war die gleiche, die sie schon über Warschau treffen konnten. Die Zusammenballung so vieler Truppen brachte zwangsläufig auch eine Massierung der Flakartillerie auf sehr engem Raum mit sich. In und um Dünkirchen schoß die Flak aus unzähligen Rohren.

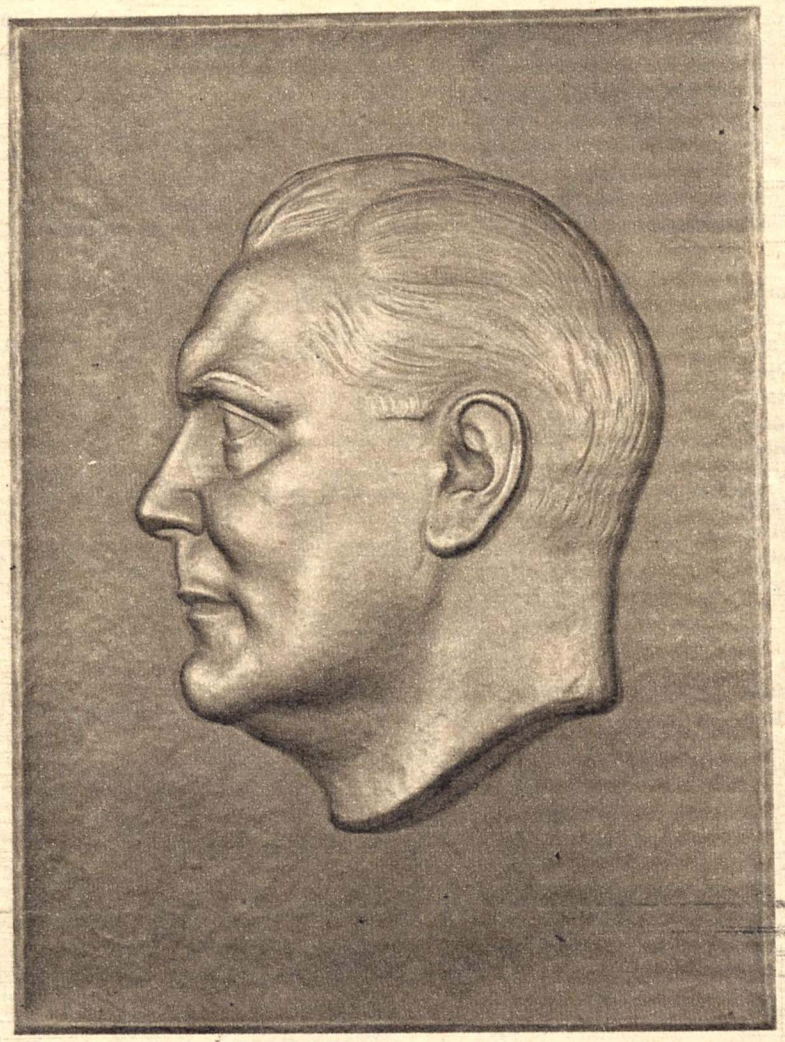
„Einmal Dritter Dünkirchen —"

Den Hauptanteil an den riesigen Qualmwolken, die Dünkirchen überlagerten, hatten die brennenden Öltanks im Hafen. Wenn Peltz mit seiner Staffel stürzte, war zunächst alles schwarz von Qualm und nichts zu sehen. Erst wenn der Qualm durchstoßen war, konnte man halbwegs die Ziele erkennen. Die Bombenangriffe auf Dünkirchen waren derartig massiv, daß man buchstäblich aufpassen mußte, um nicht eigene Bomben von oben aufs Dach zu bekommen. Der Anflug auf dies letzte Bollwerk war längst kein Problem mehr. Selbst bei geschlossener Wolkendecke war Dünkirchen nicht zu verfehlen, denn immer standen, selbst über den Wolken, da, wo unten die Stadt liegen mußte, Unmengen von Flaksprengpunkten. Feindliche Flugzeuge machten sich über Dünkirchen kaum mehr bemerkbar. Es waren immer nur deutsche Maschinen, die über der Stadt erschienen. Oberleutnant Peltz griff Dünkirchen mit seiner Staffel insgesamt achtmal an. Wenn die Staffel in diesen Tagen startete, dann sagten die Männer vom Bodenpersonal nur „einmal Dritter Dünkirchen ohne Umsteigen". Es kam häufig vor, daß während des Anflugs ganze Gruppen von Kampfflugzeugen des Musters Heinkel „He 111" unter den Stukas durchzogen. Die Flugzeugführer und Fliegerschützen sahen dann jedesmal mit viel Vergnügen, wie aus allen Schächten der Kampfverbände die Bomben in die Tiefe trudelten.

Die Engländer hatten ihre Räumungsaktion anfangs fast nur im Schutze der Nacht durchgeführt. Der immer enger werdende Ring der deutschen Wehrmacht um Dünkirchen ließ ihnen das Wasser aber bis an den Hals steigen, so daß sie sich nicht mehr ausschließlich auf die Nacht beschränken konnten. Es war nur eine Frage von wenigen Tagen, bis Dünkirchen fallen mußte. Infolgedessen waren die Briten gezwungen, ihre Flucht auch tagsüber fortzusetzen. Der hierdurch bedingte starke Schiffsverkehr zwischen Dünkirchen und der britischen Insel war natürlich ein gefundenes Fressen für die Stukamänner. Die kleinen Punktziele, die selbst größere Fahrzeuge bieten, waren das ureigene Gebiet der Sturzkampfflieger. Nachdem sie bisher nur Ziele auf dem Lande mit Bomben belegt hatten, sollten sie jetzt zum erstenmal auf schwimmende Ziele angesetzt werden. Ihren größten Tag erlebte die Staffel Peltz, als sie wenige Tage vor dem Fall von Dünkirchen auf See hinausflog, um dort ihre Beute zu suchen. In mittlerer Höhe überflog die Staffel die Küste, ließ sie hinter sich, und schon waren voraus in der Tiefe wie Spielzeug die Schiffe der Engländer auszumachen.

Ein schwerer Pott muß her!

Oberleutnant Peltz späht in die Runde. Das viele kleine Kroppzeug, das da unten umherschwimmt, lohnt nicht recht, das kann im Tiefflug mit MGs beharkt werden. Für die schweren Brocken muß auch ein schwerer Pott her. Peltz fliegt weiter auf den Kanal hinaus und sieht bald, daß weiter draußen etwas Besseres schwimmt. Als er mit seinen Männern über dem Schiff steht, kann er feststellen, daß es wenigstens ein 5000-Tonner ist, der da mit hoher Fahrt in Richtung England davonbraust. Der muß weg! Und wenn sie ihn erwischen, dann gehen allerhand Krieger Old Englands zu den Fischen. Peltz gibt seiner Staffel den Befehl, mit allen Bomben diesen dicken Pott anzugreifen. Der da unten weiß, was ihm blüht. Der Dampfer ist sehr stark mit Flakartillerie bestückt. Das Deck ist rot vom aufflammenden Mündungsfeuer. Auch von den kleineren Fahrzeugen, die in der Nähe laufen, sprüht rot das Feuer leichter Flak auf. Noch bevor Peltz zum Sturzflug ansetzt, beginnt der Transporter Zickzackkurs zu fahren. Wie ein gewundener Schweif zieht das Kielwasser hinter ihm her. Peltz stürzt, der Dampfer kommt rasend schnell näher, wächst förmlich zu ihm herauf. Da sieht der Oberleutnant im Mittelschiff ein Geschütz größeren Kalibers stehen. Mit dem Steuerknüppel gibt er der stürzenden Maschine eine ganz kleine Korrektur, so daß er diese Kanone mit dem Zielstachel seines Reflexvisiers auffaßt. Noch ein wenig, dann ist es Zeit. Jetzt. Haargenau sticht der Zielstachel in die große Kanone. Nach menschlichem Ermessen muß die Bombe sitzen. Peltz fängt ab. Und wieder drückt ihn



REICHSMARSCHALL HERMANN GÖRING

Der Obergefreite Hans Böhler aus Neu-Ulm, jener romantischen Donaustadt, die einen der ersten Pioniere der Luftfahrt, den vielfach zu Unrecht verspotteten „Fliegenden Schneider" hervorgebracht hat, schuf diese ausgezeichnet gelungene Plakette unseres Reichsmarschalls. Seine Leistung ist umso höher zu werten, als es sich bei dem jungen Künstler um einen Mann handelt, der seinen Weg zur bildenden Kunst ohne jede fremde Hilfe suchen mußte. Auf alle Fälle berechtigt Hans Böhler, der heute den blaugrauen Rock des Fliegersoldaten trägt, zu den besten Hoffnungen, eine Anerkennung, die ihm schon der Reichsmarschall persönlich ausgesprochen hat

Über alles in der Welt

Ein Film, der von dem Atem unserer Zeit erfüllt ist und von der großen Idee unseres gegenwärtigen Freiheitskampfes getragen ist

EIN KARL RITTER-FILM DER UFA

mit

Paul Hartmann · Hannes Stelzer · Fritz Kampers · Carl Raddatz · Oskar Sima · Maria Bard · Bertha Drews · Carsta Löck · Marina von Dittmar

Drehbuch: Karl Ritter und Felix Lützkendorf / Musik: Herbert Windt

Herstellungsgruppe und Spielleitung: Karl Ritter

PERI
Eucalyptus
ZAHNCREME

erhält ihren besonderen Wert durch

2 wesentliche Vorteile:

1. Der Eucalyptusgehalt gibt diesem Zahnpflegemittel eine antiseptische erfrischende Wirkung. Nicht nur die Zähne, sondern auch Mund und Hals werden geschützt.

2. Die Herstellungsgrundlage der PERI-Eucalyptus - Zahncreme ermöglicht bei gründlichster Reinigung größte Schonung des unersetzbaren Zahnschmelzes und ferner eine wirkungsvolle Bekämpfung des Zahnsteins.

PERI-Eucalyptus-Zahncreme ist ein Qualitätserzeugnis der PERI-Serie.

DER NAME PERI SAGT ALLES!

DR. KORTHAUS * FRANKFURT A. M.

die Riesenfaust der Fliehkraft in den Sitz. Aber nur eines Augenblicks Länge, dann hat er die Maschine in einer leichten Kurve so weit herum, daß er seinen Einschlag beobachten kann. Die Detonation ist schon erfolgt. Den Blitz hat er nicht mehr gesehen. Aber da, wo das Geschütz eben noch gestanden hat, schießt ein ungeheurer Rauchpilz in die Höhe. Die schwere Bombe hat mittschiffs gesessen. Es blitzt jetzt an mehreren Stellen im Schiff. Mehrere Bomben schlagen auch neben und hinter ihm ein. Die Arbeit seiner Kameraden. Von allen Seiten stürzen die Maschinen auf das Schiff zu. Es hagelt Bomben. Peltz sieht, wie die Splitter über das Wasser zischen, von Wellenkämmen übersprüht. Im Hochziehen sieht er noch einmal, wie ein ganz schwerer Brocken mitten auf dem Deck einschlägt und kurz darauf eine auf dem Achterdeck. Mittschiffs schießt eine Stichflamme hoch. Peltz ist jetzt weit weg von dem angegriffenen Schiff, das er nur noch rauchen sehen kann. Es ist aber kein Zweifel; der hat genug!

Und jetzt ist das Kleinzeug an der Reihe, die Motorboote, die Jachten und Fischkutter. Alles mögliche schwimmt da herum, teils mit dem Bug nach England, teils nach Dünkirchen. Das sind Ziele für MG-Beschuß, nicht viel anders, als sie es in Polen und in Frankreich beim Tiefangriff auf Kolonnen hinreichend geübt haben. Auch diese kleinen Fahrzeuge versuchen, sich durch Zickzackfahren dem Feuer zu entziehen. Aber es hilft ihnen wenig. Fast jedes dieser dichtbesetzten Boote, bekommt die MG-Garben der Flugzeugführer und Fliegerschützen zu spüren. Beim nächsten Angriff am Nachmittag sehen die Männer der Staffel Peltz „ihren" Dampfer qualmend auf Grund gesetzt. Er muß mit letzter Kraft gewendet und sich an die französische Küste zurückgeschleppt haben, wo er auflief. Der Tag hat eine stolze Beute gebracht. Vier Transportdampfer und einen Zerstörer hat die Gruppe versenkt.

Die Schlacht in Frankreich

Nach dem Fall von Dünkirchen gab es eine kurze Ruhepause bis zum 5. Juni 1940, dem Tage, an dem die große Offensive über die Somme hinweg gegen Frankreich begann. Wieder erlebten die Stukabesatzungen eine Einsatzbesprechung von historischer Bedeutung. In einem Zelt standen sie bei Kerzenlicht um ihren Kommandeur. Alle hatten die Karten zur Hand und vermerkten das Ziel, ein Dorf südostwärts von Amiens, das einen höheren französischen Stab beherbergte. Nach der Einsatzbesprechung hielt Major Sigel eine kurze Ansprache, in der er seine Männer darauf hinwies, daß sie in wenigen Minuten der größten Offensive aller Zeiten vorausfliegen sollten.

Während von vorn das Trommelfeuer der Artillerie über den Flugplatz dröhnte, starteten die Staffeln im Dunkeln, um bei aufkommender Dämmerung über dem Ziel zu sein. Schon kurz nach dem Start hatten sie einen Anblick vor sich, wie ihn vor ihnen nur die Väter im Weltkriege zur Zeit der großen Materialschlachten erlebt hatten. Von einem Horizont zum andern flammte das Mündungsfeuer der schweren Artillerie, welche die Stellungen der Franzosen zertrommelte. Es war ein erhebender Eindruck, diese gewaltige Kraftanstrengung des deutschen Heeres aus der Höhe, gleichsam als unbeteiligter Zuschauer, zu erleben. Die ganze Sommelinie sprühte wie von großen elektrischen Entladungen. Weiter südlich waren die dicht beieinanderliegenden Einschläge zu sehen. Wohin man auch blickte, blitzten Flammen auf. Die Detonationen der Abschüsse und Einschläge verschluckte das Motorengeräusch. So wirkte der Feuerzauber an der Somme um so gespenstischer.

Obwohl es noch immer dunkel ist, hat Oberleutnant Peltz seine Staffel beisammen. Es ist noch nicht sehr viel heller geworden, als sie kurz vor dem Ziel sind. Peltz blickt auf die Uhr. Der Angriff ist auf 5,05 Uhr festgesetzt. Bis dahin sind es noch einige Minuten. Er legt eine weite Kurve ein, um nicht früher als zur angegebenen Zeit über dem Ziel zu stehen. Peltz schaut noch einmal zurück in die Tiefe, wo der Artilleriekampf tobt. Er hat sich, wie an der bedeutend verstärkten Feuerfolge zu erkennen ist, ins Riesenhafte gesteigert. Beinahe vergaß der Staffelkapitän unter diesem überwältigenden Eindruck, sein Ziel rechtzeitig anzufliegen. Ein kleiner Ort, zwar kein Dorf mehr, aber auch noch keine Stadt. Auf den Straßen und an den Ortsrändern zahlreiche Fahrzeuge. Hier scheint es richtig zu sein. Hier steckt einiges drin, und die Größe des Ortes ist gerade so, daß die Bomben seiner Staffel ihn voll eindecken können. Der Angriff verläuft glatt. Alle Bomben sitzen im Ziel, das sofort von Qualmwolken überlagert ist. Auf dem Rückflug sieht Peltz eine Maschine einer anderen Staffel brennend abstürzen. Vermutlich ist sie in die Geschoßbahn der Artillerie geraten und hat einen Volltreffer erhalten.

Mit dem Fall von Paris wurde die französische Front überall „weich". Und wenn die Franzosen sich noch zum Widerstand setzten, hauten die Stukas dazwischen, daß die Fetzen flogen. Im weiteren Vormarsch war es meist so, daß die Franzosen rückwärtige Auffangstellungen anlegten, meist in der Form, daß sie Ortschaften durch Feldbefestigungen verstärkten. Hatte die deutsche Infanterie sich hier festgebissen, dann dauerte es selten mehr als eine Stunde, bis ein Stukaverband da war, der das Widerstandsnest restlos zusammenschmiß.

Die französische Jagdabwehr hatte fast ganz aufgehört. So konnten sich die Stukaleute Dinge leisten, die sich beim Vorhandensein einer feindlichen Jagdfliegerei von selbst verboten hätten. Es war wieder wie in Polen, wo ja auch nach wenigen Tagen alles zerschlagen war, was Propeller trug. Einen großen Schlag machte die Staffel Peltz bei einem Angriff in der Höhe von Troyes. Die Sonne ging gerade auf und durchbrach den nächtlichen Dunstschleier, der noch auf der Erde ruhte. Oberleutnant Peltz flog in fünfhundert Meter Höhe in Richtung Troyes, als er eine endlose Kolonne feindlicher Lastkraftwagen entdeckte. Er löste die Staffel auf, um diese Kolonne zu knacken. Es waren wieder einmal ganz tolle Bilder zu sehen, wie im MG- und Bombenfeuer die Fahrzeuge gegen die Bäume flogen, im Straßengraben landeten oder explodierten. Während Oberleutnant Peltz etwas höher zog, um sich einen weiteren Überblick über die Wirkung zu verschaffen, sah er plötzlich eine gigantische Stichflamme aus einer Gruppe von Wagen hochstoßen, die mehrere Sekunden über der Kolonne stand und in eine Höhe von tausend Meter reichte. Das war Munition!

In diesen Tagen war General von Richthofen Befehlshaber des Fliegerkorps, dem die Staffel Peltz zugehörte. Der General war ständig mit dem Fieseler-Storch unterwegs, um das Wetter zu erkunden und sogar um Ziele zu suchen. Dabei hat der General manchen MG-Treffer in die Maschine bekommen. Dieser schneidige Einsatz des Befehlshabers hat sich nicht nur in taktischer Hinsicht gelohnt, auch die Frage der verstärkten Motorisierung seiner Verbände hat der General aufs trefflichste gelöst. Eines Tages nämlich entdeckte er auf einem Erkundungsflug einen

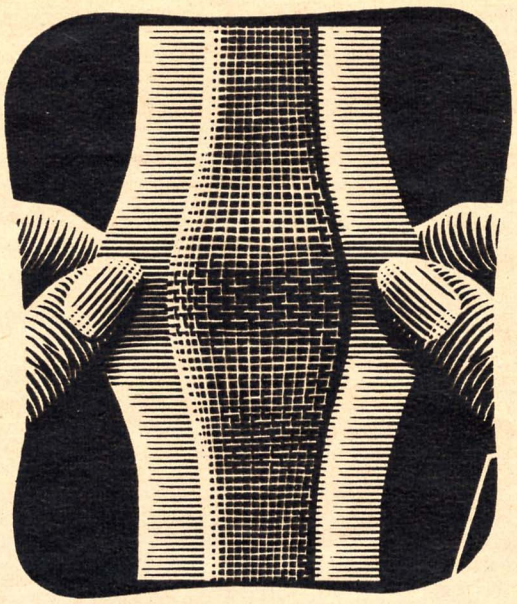
Der Limonadji
mit seinem kunstvollen Wasserbehälter auf dem Rücken
ist sich in der Hitze des Orients überall seiner Wichtigkeit bewußt.

21

Bilder aus den Herkunftsländern der Tabakmischung

»R6«

o/M



Quer-*elastisch* = *seitwärts dehnbar!*

Das ist der besondere Vorzug dieses praktischen Schnellverbandes. Leicht gedehnt aufgelegt, folgt er – immer straff anliegend – allen Bewegungen, ohne zu zerren oder zu behindern. Hansaplast wirkt blutstillend und keimtötend, schützt die Wunde und fördert die Heilung. Sorgen Sie vor! Sie erhalten den preiswerten Schnellverband in Apotheken, Drogerien und Sanitätsgeschäften. Achten Sie auf den Namen „**Hansa**plast", denn „Hansaplast elastisch" ist **quer**elastisch, und **darauf** kommt es an!

Hansaplast-elastisch

SCHNELLVERBAND D.R.P.

EIN KRIEGSTAGEBUCH DER LUFTWAFFE

ist der zweite Sammelband der großen deutschen Luftwaffen-Illustrierten DER ADLER. Was die deutsche Luftwaffe durch vorbildliches Können, stete Einsatzbereitschaft und hervorragende Tapferkeit in den Feldzügen und Kämpfen des Jahres 1940 leistete, ist in diesem Sammelband als Dokumentenwerk einer großen Zeit zusammengefaßt. Unzählige Bilddokumente und spannende Erlebnis- und Tatsachenberichte geben diesem Werk einen einzigartigen Wert. Der große

JAHRESBAND 1940

der deutschen Luftwaffen-Illustrierten

Der Adler

kostet in blausilbernem Leinenband, einschließlich Porto und Verpackung, RM 9.50. Da nur noch wenige Exemplare dieses Werkes vorhanden sind, ist es ratsam, sich bald durch Bestellung bei Ihrem Buchhändler oder beim Verlag Scherl, Berlin SW 68, einen Band zu sichern.

riesigen Kraftwagenpark der Franzosen. Der deutsche Vormarsch näherte sich diesem Park so schnell, daß die Franzosen keine Zeit mehr fanden, ihn zu räumen. Nach der Landung ließ der General seinen Verbänden mitteilen, daß an der von ihm erkundeten Stelle eine große Anzahl von Fahrzeugen stand. Er stellte anheim, sich hier mit etwa fehlenden Fahrzeugen zu versorgen. Die Staffel Peltz, die längst eine Auffrischung ihres Wagenparks hatte gebrauchen können, ließ sich nicht lumpen. Sie schickte eine Anzahl von Fahrern auf einem LKW nach vorn, wo das Kommando als eines der ersten eintraf. Wer zuerst kommt, mahlt zuerst. Hier war das reine Kratffahrerparadies. Die Männer des Oberleutnants Peltz konnten sich leisten, wählerisch zu sein.

Der erste England-Einsatz

Bald gab es neue Arbeit. Nachdem die Staffel sich bei den Angriffen auf Transportdampfer bei Dünkirchen so sehr bewährt hatte, wurden ihr jetzt schwimmende Ziele zugewiesen. Die nächsten Angriffe galten britischen Geleitzügen, die versuchten, durch den Kanal zu kommen. Diese Flüge über lange Seestrecken waren anfangs etwas ungemütlich, denn ein Stukaflugzeugführer hat schließlich nur einen Motor, und wenn der ausfällt, geht es unweigerlich in den Bach mit allen daraus sich ergebenden unerfreulichen Folgen. Wenn sie auch mit Schwimmwesten ausgerüstet waren, so legten doch die Besatzungen keinen Wert auf ein kühles Fußbad. Die Sorge um den einzigen Motor, den man hatte, löste manchmal unbewußt eine gewisse Beklemmung aus. Hat er nicht eben gekotzt? Aber nein, ruhig und sonor brummt der Motor, wie er immer gebrummt hat. Es war eine Täuschung gewesen. Nach den ersten Einsätzen war ihnen das Fliegen über See vertraut geworden, nicht zuletzt dank dem unbegrenzten Vertrauen, das die Flugzeugführer in die Arbeit ihrer Motorenwarte setzen durften.

Es hat anfangs mit den Geleitzügen nicht immer geklappt. Und manche Bombe ging daneben. Die Engländer hatten eine neue Art versucht, um den gezielten Bombenwurf zu verhindern. Sie fuhren, wenn ein Angriff gemeldet war, nicht mehr, wie bisher, im Zickzack mit Volldampf davon, sondern im Kreise. Für die Stukamänner war das, bis sie den Bogen heraus hatten, sehr lästig, und mehr als einmal konnte man in den Kopfhörern kräftige süddeutsche Ausdrücke hören. Nach kurzer Zeit aber hatte die Staffel sich „eingeworfen", und mancher stolze britische Dampfer mußte zu den Fischen.

Den ersten Englandeinsatz, einen Angriff gegen London, flog Peltz in einem größeren Verband. Leider mußte der Angriff wegen allzu schlechten Wetters, das den Verbandsflug sehr erschwerte, abgebrochen werden. Auf dem Rückfluge gab es eine kleine Panne, die in Wirklichkeit doch keine war. Peltz war blind zurückgeflogen und stieß, als er die französische Küste unter sich wußte, nach unten durch, um Erdsicht zu bekommen. Kaum war er ins Freie gekommen und hatte unter sich die Küste erkannt, als ein wütendes Flakfeuer einsetzte. Zum Glück gab es keinen Treffer, aber die Besatzung hatte einen Bart, wie noch nie. Diese Flakartillerie! Denen wollen wir es einmal geben! Peltz hängte sich zu Hause an den Fernsprecher und rief Tod und Teufel an, um sich die Wut vom Leibe zu schimpfen. Als er endlich beim Flakkommandeur gelandet war, da beruhigte er sich schnell, denn der eröffnete ihm: „Lieber Freund, kein Grund zur Aufregung. Wir haben Sie sehr wohl als deutsche Maschine erkannt, aber was Sie anscheinend nicht erkannt hatten, war die Bristol Blenheim, die hinter Ihnen saß und es offenbar auf Sie abgesehen hatte. Die haben meine Kanoniere recht nahe hinter Ihnen abgeschossen." Peltz nahm sich vor, nie wieder über die Flakartillerie zu schimpfen. Bis zum nächsten Mal.

Eine Erschwerung der Englandflüge brachte die kalte Jahreszeit. Wenn auch das Flugzeug nahezu bis zur Vollendung gegen die Vereisungsgefahr gewappnet ist, durch Maßnahmen, die hier nicht erörtert werden können, so war doch eines lästig. Häufig nahm der Blindflug beim Durchziehen nach oben ins Freie kein Ende, die Wolken erstreckten sich bis in riesige Höhen, und die Folge davon war, daß die Kabinenverglasung vereiste. Damit war eines der wichtigsten Lebenselemente des Fliegers weg, die freie Sicht.

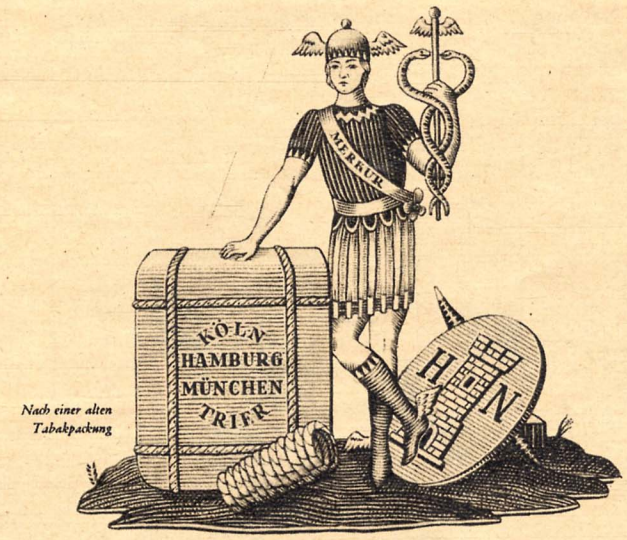
„Walfischjagd"

Wenn auch der Ruf „Jäger!" für einen Bomber nicht gerade schöne Musik ist, so hatte Peltz doch zwangsläufig ein Verfahren entwickelt, das ihm ermöglichte, die feindlichen Jäger immer abzuschütteln. Wenn er über den Wolken in strahlender Sonne seinem Ziel zustrebte, dann gab es fast immer Begegnungen mit Spitfires und Hurricanes. Diese lästigen Insekten verrieten sich in der großen Höhe immer rechtzeitig durch die weißen Kondensstreifen. Dann hieß es zunächst einmal nach bewährter Methode, hinein in die Wolken. Aber kaum war Peltz untergetaucht, als er auch schon den Kurs änderte. Eine Weile flog er mit verkehrtem Kurs und streckte dann die Nase wieder vorsichtig nach oben ins Freie. Meist waren die Jäger weg, die den bösen Feind auf dem alten Kurse suchten und warteten, bis er wieder nach oben kam. Die Besatzung Peltz nannte die Art, die Engländer abzuschütteln, „Walfischjagd", denn ähnlich wie die britischen Jäger, sind die Walfänger hinter dem großen Fisch her, der auch unter Wasser Haken schlägt. Es ist nicht zu befürchten, daß die Engländer aus der Bekanntgabe dieses Verfahrens Nutzen ziehen, sie werden selbst schon gemerkt haben, daß der deutsche Kampfflieger, der immer wieder gerade ihre wertvollsten Anlagen zerstört, sich nicht von seinem Ziele abdrängen läßt. Wenn es wieder einmal so richtig hineingehauen hatte und die brave Ju 88 im Blindflug auf dem Heimweg war, dann pflegte die wackere Besatzung ihr Kriegsgeheul nach der bekannten Melodie anzustimmen: „Wir haben den Kanal, wir haben den Kanal — noch lange nicht voll." Und da von dieser Besatzung nun öfter die Rede sein wird, sei sie hiermit vorgestellt. Außer dem Flugzeugführer und Kommandanten, Oberleutnant Peltz, war da der Bombenschütze Oberfeldwebel Rauscher. Er ist inzwischen wegen Tapferkeit vor dem Feinde zum Leutnant befördert worden. Funker war der Oberfeldwebel Schönchen, und als Heckschütze saß am hinteren MG Feldwebel Klaar. Alle drei aus dem gleichen harten Holz geschnitzt wie ihr Kommandant. Männer, die des Teufels Großmutter aus der Hölle holen, wenn es befohlen wird.

Deutscher Bomber im britischen Flugbetrieb

Wieder einmal fliegt die Besatzung Peltz die Insel an. Über dem Kanal war das Wetter ganz nach Wunsch, tiefhängende Regenwolken, aber mit der Annäherung an das Ziel wird die Bewölkung zusehends lockerer. Peltz ist noch 1400 m hoch

Fortsetzung auf Seite 203



Nach einer alten Tabakpackung

DER GUTE RUF

eines Markenartikels beruht auf seiner stets gleichbleibenden Qualität!

WIR HOFFEN, DIE RAUCHER WERDEN ANERKENNEN, DASS WIR DIESEM GRUNDSATZ AUCH JETZT, WIE IM WELTKRIEGE, *TREU GEBLIEBEN SIND.*

ZWAR MUSSTE DIE VERPACKUNG UNSERER MARKEN VORÜBERGEHEND MANCHE EINSCHRÄNKUNG HINNEHMEN, ABER AN DER QUALITÄT *UNSERER ZIGARETTEN HAT SICH* NICHTS *GEÄNDERT.*

HAUS NEUERBURG

GÜLDENRING, mit Mundstück 4 Pfg. *OVERSTOLZ, fugendicht verpackt 4½ Pfg.*

H N
HAUS NEUERBURG

HADANK

Rätsel und Humor

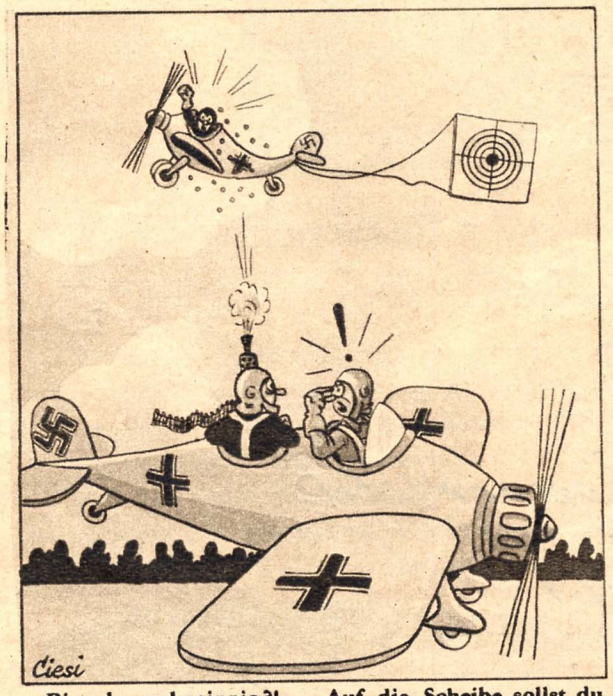
Verschmelzungsrätsel

Robe — Sand, Keim — Reim, Rate — Arie, Reis — Mark, Anna — Ente, Gang — Kinn, Soda — Tank

Die vorstehenden Wortgruppen sind so zu verschmelzen, daß je ein siebenbuchstabiges Wort nachstehender Bedeutung entsteht und je ein Buchstabe übrigbleibt. Die Anfangsbuchstaben der gefundenen Wörter und die übrigbleibenden Buchstaben nennen, in der angegebenen Reihenfolge gelesen, je einen Edelstein.

1 Stadt in Mecklenburg, 2 landwirtschaftlicher Nebenerwerbszweig, 3 Blutgefäß, 4 Sonnendach, 5 Empfangsvorrichtung beim Radio, 6 Stadt in Ostasien, 7 Landschaft in Mittelitalien. 52601

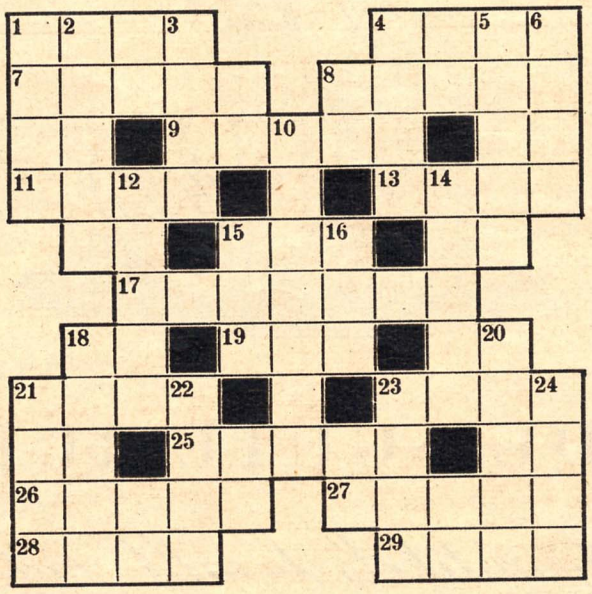
Beim Schießen auf bewegliche Ziele



„Bist du wahnsinnig?! — Auf die Scheibe sollst du zielen, du Unglückshammel!" Zeichnung Ciesielski

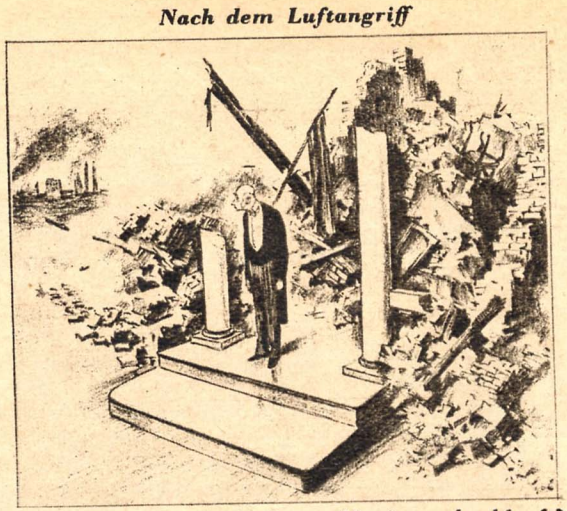
Kreuzworträtsel

Bedeutung der einzelnen Wörter a) von links nach rechts: 1 Kopfbedeckung, 4 See hinter einer Nehrung, 7 Fluß in Schleswig-Holstein, 8 geometrischer Begriff, 9 Zögling, 11 Kratersee, 13 Theaterplatz, 15 griechische Göttin, 17 Ehrenaufstellung, 19 Häuptlingstitel, 21 germanisches Schriftzeichen, 23 Berg bei Innsbruck, 25 Schlachtort im Kriege 1870/71, 26 eroberter Gegenstand, 27 Maßeinteilung, 28 deutscher Strom, 29 Mineralspur.



b) von oben nach unten: 1 Wohnung, 2 Schwiegersohn, 3 Gewässer, 4 Streitmacht, 5 weitab Gelegenes, 6 Art der Fortbewegung, 10 Gebiet an der Ostsee, 12 Ostseeinsel, 14 Stadt in Nordfrankreich, 15 Vogel, 16 Kühlmittel, 18 Äußerung großer Freude, 20 Kostbarkeit, 21 Teil des Weinstocks, 22 italienisches Fürstengeschlecht, 23 Herrscherkaste im alten Peru, 24 Titelgestalt bei Shakespeare. 25635

Nach dem Luftangriff



Der englische Haushofmeister: „Hat jemand geklopft?" (Marc Aurelio)

Knifflig.

Vor jeder Tat
Hat es der Staat,
Vor Strich allein
Wird's Boden sein,
Doch vor dem Tage
Gilt's nach der Lage. 52816

Auflösungen aus Heft 6

Kreuzworträtsel: a) 5 Salta, 6 Taxus, 8 Kater, 10 Decke, 11 Ochse, 12 Blech, 14 Siena, 16 Orb, 18 Brei, 19 Ahle, 21 Eid, 24 Drama, 27 Trank, 29 Krach, 30 Angst, 31 Reich, 32 Kurie, 33 Konak; — b) 1 Katze, 2 Stroh, 3 Hades, 4 Buche, 5 Saale, 7 Skunk, 9 Chur, 13 Chrom, 15 Jller, 16 Oie, 17 Bad, 20 Trunk, 22 Idar, 23 Knick, 25 Argus, 26 Aktie, 27 Thron, 28 Aslat.

Erdkundliches Ergänzungsrätsel (Flüsse): Alster, Leine, Trave, Memel, Unstrut, Eider, Hunte, Lippe. — Altmuehl.

Silbenrätsel: Der rechte Mensch muß eine Heimat haben. — 1 Darlehen, 2 Eidechse, 3 Regimentsstab, 4 Rikscha, 5 Elisabeth, 6 Cheviot, 7 Tarantella, 8 Emblem, 9 Molkerei, 10 Endivie, 11 Nagelschuh, 12 Schokolade, 13 Champignon, 14 Mascagni, 15 Ulme, 16 Seegras.

Silbenergänzungsrätsel: Laborantin, Urania, Friederike, Trauermantel, Persianer, Operette, Stradivari, Titania. — Luftpost.

Kapselrätsel: Man, Oder, Ems, Linz, Drau, Etsch, Rom, Sieg. — Moelders.

Vorsetzrätsel: Makrone, Inschrift, Nachruf, Etat, Nähmaschine, Schachzug, Umbruch, Chorgesang, Haftpflicht, Barock, Obdach, Obhut, Tiger. — Minensuchboot.

Nur jeder vierte treibt richtige Zahnpflege!

Es ist nicht schwer, die Feststellung zu treffen, daß von durchschnittlich vier Zähneputzern höchstens einer zur richtigen Zeit, d. h. abends oder abends und morgens, Zahnpflege treibt. Die drei anderen begnügen sich damit, es nur morgens zu tun, und glauben, damit genug getan zu haben. Diesen muß aber doch ernstlich widersprochen werden. Es ist natürlich sehr erfrischend, angenehm und ratsam, sich morgens den Mund gründlich zu spülen und die Zähne richtig zu putzen. Aber es ist ja nicht die erste Aufgabe der Zahnpflege, angenehm und erfrischend zu sein und die Schönheit der Zähne zu erhalten. Nein! Der Sinn der richtigen Zahnpflege liegt darin, auf möglichst einfache und billige Weise die Gesundheit der Zähne zu erhalten, weil von ihr zu einem beachtlichen Teil die Gesundheit des Körpers abhängt.

Wenn wir irgendeine Verletzung am Körper haben, wissen wir, daß sie gut gepflegt werden muß, damit sie bald wieder heilt und nicht der ganze Körper in Mitleidenschaft gezogen wird.

Wir müssen uns nur klar darüber sein, daß ein Loch im Zahn auch eine Wunde ist und durch sie der ganze Körper ebenfalls krank werden kann. Zahllose Rheumafälle, Herzmuskel-, Nierenentzündungen usw. sind auf kranke Zähne zurückzuführen. Solche Krankheiten entstehen dadurch, daß Speisereste an den Zähnen und in den Zahnzwischenräumen sitzenbleiben, in Gärung übergehen und die Säuren langsam den Zahnschmelz auflösen. Gemeinsam mit Bakterien wird nach und nach der ganze Zahn zerstört, und oft setzen sich in Eiterbeuteln an den Zahnwurzeln Krankheitserreger fest, die fortgesetzt ins Blut übergehen und so andere Krankheiten hervorrufen oder fördern.

Die geschilderten Zahnzerstörungen erfolgen überwiegend nachts, wenn auch im Munde Ruhe herrscht. Werden die Zähne jedoch abends gründlich mit der Chlorodont-Zahnpaste — sie wird nach wie vor in gleicher Güte geliefert — gereinigt, dann kommt alles aus dem Mund heraus, was nicht hineingehört. Durch die Sauberkeit macht man den zerstörenden Bakterien und Säuren das Leben gleichsam zur Hölle, und sie haben keine Möglichkeit, ihr zerstörendes Werk zu vollbringen. Tragen wir durch die abendliche Zahnpflege mit Chlorodont zur Gesunderhaltung der Zähne bei, so bekommen wir die Schönheit gewissermaßen als Zugabe, denn Gesundheit ist Schönheit.

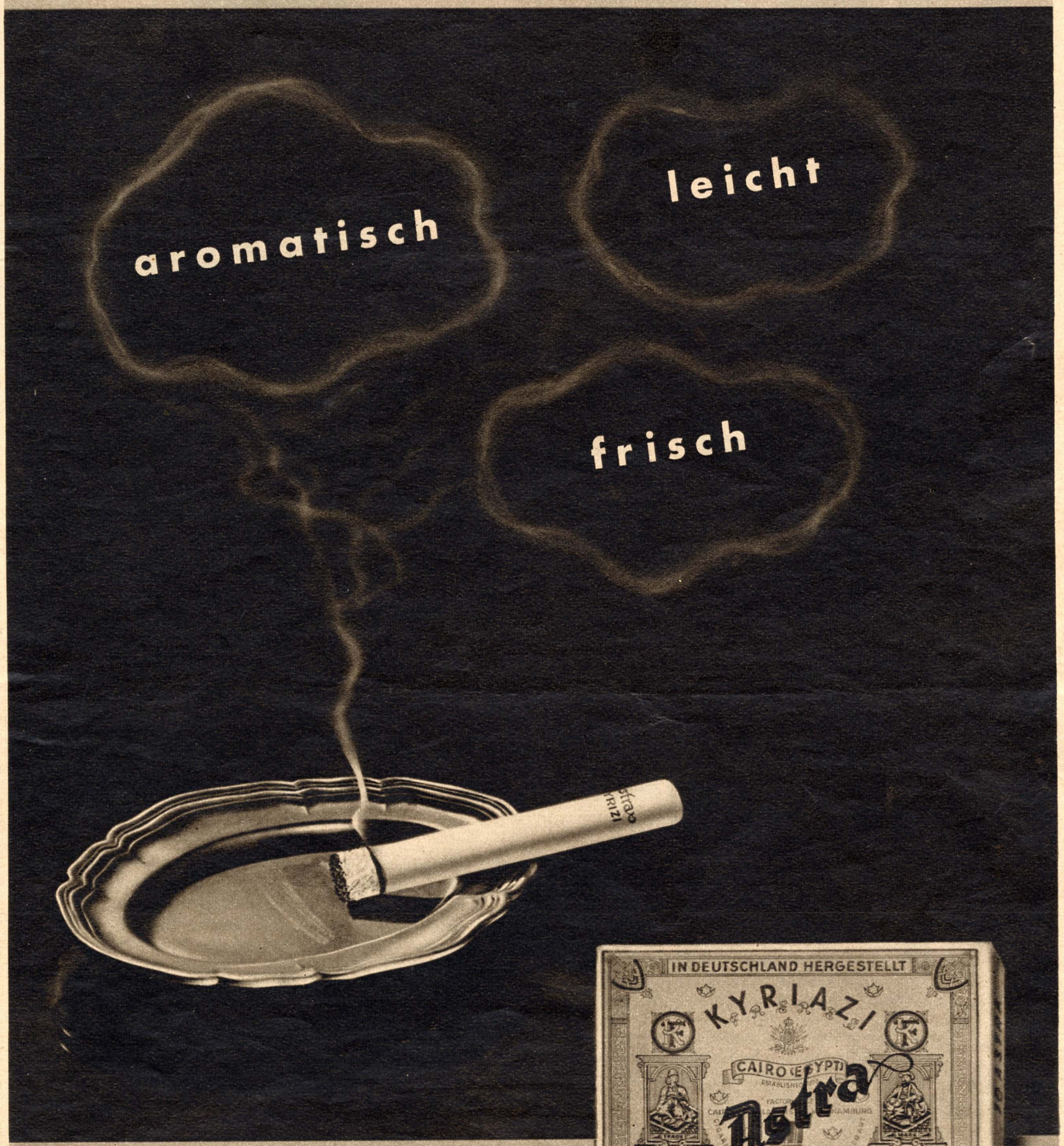
Außer der regelmäßigen Benutzung von Zahnbürste und Chlorodont — vor allem abends — gehört zur richtigen Zahnpflege auch eine vernünftige Ernährung, gründliches Kauen und die Zahnuntersuchung zweimal im Jahr auch dann, wenn keine Zahnschmerzen plagen.

Chlorodont

weist den Weg zur richtigen Zahnpflege

Verlangen Sie kostenlos die Schrift „Gesundheit ist kein Zufall" von der Chlorodont-Fabrik, Dresden N 6

Drei gute Gründe:



Diese drei charakteristischen Eigenschaften der „Astra" sind das Ergebnis der Familien-Tradition des Hauses Kyriazi. In der dritten Generation, vom Vater auf den Sohn vererbt, verbürgt ein besonderes Wissen um den Tabak (seine Lebensbedingungen, seine Behandlung, die Herrichtung der Mischung aus verschiedensten Provenienzen und vor allem die Kenntnis der Gesetze zur Erhaltung des vollen Aromas) eine eigenartige Cigarette stets gleichbleibender Prägung.

MIT UND OHNE MUNDSTÜCK **4 ₰**

Warum spielt er nicht mit?

Kinder, die beim Spielen leicht ermüden, in der Schule nicht mitkommen, leiden oft an Kalkmangel. Sie brauchen

Kalzan

als Zusatz zur Nahrung.

Kalzan festigt die Gesundheit, gibt körperliche Ausdauer und macht widerstandsfähig. Es fördert den Aufbau des Knochengerüstes und die Entwicklung kräftiger gesunder Zähne.

In allen Apotheken und Drogerien.

Neuerscheinung

Stoß in Englands Flanke

Die deutsche Luftwaffe in Norwegen

Herausgegeben von der Schriftleitung der Luftwaffen-Illustrierten DER ADLER

Der Norwegen-Feldzug, eine in der Geschichte bisher einzig dastehende Aktion von größter strategischer Bedeutung, jährt sich in diesen Tagen. Einen zusammenfassenden Bericht über den Einsatz der Luftwaffe in Norwegen gibt der neue Band der Adler-Bücherei „Stoß in Englands Flanke". Kampfteilnehmer berichten von den Flügen der Transportmaschinen in den hohen Norden, von blitzartigen kühnen Unternehmungen unserer Kampf- und Sturzkampfverbände, vom Sieg über England an der norwegischen Front.

Mit vielen Photos und Zeichnungen, 128 Seiten, kartoniert RM 1,—.

Immer am Feind

Herausgegeben
von Major Dr. Eichelbaum

Ein Buch, in dem deutsche Flieger, Mitkämpfer in harten erbitterten Luftschlachten, Männer, die Tag für Tag zu verantwortungsvoller Erkundung über Feindesland fliegen, von ihren Erlebnissen bei den Einsätzen über England berichten. Eine Fülle interessanter Aufnahmen und Zeichnungen gibt den in echtem deutschem Fliegergeist geschriebenen Berichten besondere Erlebnisnähe. Aus dem Inhalt: Fritz Dettmann: Luftkrieg gegen England / Oberleutnant Bülow: Die stolze Erste / Oberfeldwebel Peter: Feindflug bei Gewitter über der Nordsee / Oberleutnant Pointner: Wir jagen den Tommy / Hauptmann Falck: Zerstörer über der deutschen Bucht / Oberleutnant Möbus: In einer Minute gesunken u. v. a. 128 Seiten stark, kartoniert RM 1,—.

Adler-Bücherei

VERLAG SCHERL / BERLIN

Stukas am Feind

Fortsetzung von Seite 198

als die letzten Wolkenschleier vorbeijagen, und dann ist er im Freien. Voraus gibt es keine Wolkendeckung mehr. Nicht gerade das Richtige für einen Einzelgänger, der die Engländer ein wenig ärgern möchte. Auf die Gefahr hin, in diesem freien Himmelsraum mit feindlichen Jägern zusammenzustoßen, fliegt Peltz noch eine Weile weiter. Er muß einen Entschluß fassen. Das ferne Ziel ist unter diesen Umständen nicht zu erreichen, also muß er ein Ausweichziel suchen, denn die schönen Bomben wieder nach Hause zu bringen, das kommt nicht in Frage. Schlimmstenfalls bleibt ja immer noch London, aber das wäre nur ein Notbehelf, welcher der Besatzung Peltz geradezu als unsportlich erscheint. Sie ist bessere Ziele gewohnt.

Der Oberleutnant hat sich nun schon recht weit von der schützenden Wolkendecke in seinem Rücken entfernt. So angestrengt er in die Runde späht, es zeigt sich noch immer kein Objekt, das seine kostbaren Bomben wert wäre. Bis er halblinks ein Flugzeug erblickt, das von ihm wegzieht. Diese Maschine ist mehrere Kilometer entfernt und scheint landen zu wollen. Jedenfalls sinkt sie zusehends tiefer. Wenn aber dieser Tommy landen will, dann wird er das voraussichtlich auf einem Flugplatz tun. Peltz stößt den Oberfeldwebel Rauscher neben sich an. Der hat die Maschine auch schon gesehen und ist, ohne daß viel gesprochen wird, der gleichen Ansicht wie sein Kommandant. Flugplätze sind immer lohnende Ziele. Peltz hat längst die kleine Kursabweichung eingeleitet, die ihn auf die Fährte des landenden Engländers setzt. Es dauert auch nicht lange, und sie haben den Flugplatz vor sich. Und was für einen Flugplatz! Das ist kein normaler Flugplatz mehr, das ist schon ein „Aerodrom". Es herrscht ein ständiges Kommen und Gehen von Flugzeugen. Eine Menge von Maschinen steht auf einem Haufen nebeneinander, anscheinend an einer Tankstelle. Ganz in der Nähe sind ausgedehnte Hallenanlagen. „Oh Boys", sagt Peltz, „die nehmen wir an!"

Nun ist der Angriff auf einen britischen Flugplatz bei hellem Sonnenschein und aus heiterem Himmel immerhin eine Sache, die nicht so ganz einfach ist, denn die Briten pflegen ihre Flugplätze durch reichliche Verwendung von Flakartillerie zu schützen, ganz besonders durch leichte, die für jeden Tiefangriff recht gefährlich ist. Das alles weiß der Oberleutnant Peltz, und seine Männer wissen es natürlich auch. Nach ihrer bewährten Devise „Mit Frechheit ist viel zu machen, was bescheidenen Leuten nicht gelingt", hoffen sie es aber zu schaffen. Der Oberleutnant hat seinen Plan längst gefaßt, als er in einer weiten „Biege" tiefergehend sich an den Platz heranschlängelt. Da unten scheinen sie auch Schulbetrieb zu machen, denn dauernd umkreisen Flugzeuge den Platz. In diesen großen Flugbetrieb wird er sich einschalten, als ob er dazugehöre. Peltz hat die Kurve ausgeflogen und liegt jetzt genau in Richtung auf den Platz. Er kann sogar das Landekreuz voraus erkennen. Rauscher sagt: „Da starten Jäger!" Peltz zuckt die Schultern. Kaum anzunehmen, daß sie ihm ans Leder wollen, denn noch scheint er nicht bemerkt zu sein. Unter ihnen landen gleichzeitig mehrere Maschinen, und von links schwirren weitere heran. Es sind alle möglichen Vögel, aber Peltz hat jetzt keine Zeit, sich um sie zu kümmern. Seine Aufmerksamkeit gilt dem Haufen von Flugzeugen da

5. Deutsche Reichs-Lotterie

Ausdauer lohnt sich!

Nicht immer kommt das Glück „auf Anhieb" — meistens verlangt es etwas Ausdauer und Geduld! Wer sein Los in der Deutschen Reichslotterie verfallen ließ, hat es schon oft erlebt, daß einem anderen der erhoffte Gewinn bei der nächsten Ziehung in den Schoß fiel. Kaufen Sie deshalb bald ein Los und bleiben Sie ihm treu — erneuern Sie Ihr altes Los. Hier geht es um Gewinne, die Ihre ganze Zukunft, die Ausbildung Ihrer Kinder, sicherstellen und alle schönen Pläne verwirklichen können. Unverändert werden in der größten und günstigsten Klassenlotterie der Welt mehr als 100 Millionen RM. ausgespielt. 480000 Gewinne, davon 3 Gewinne von je 500000.— RM. Dazu 3 Prämien von je 500000.— RM. Im günstigsten Falle können 3 Millionen RM. gewonnen werden. Schon ⅛ Los für nur 3.— RM. je Klasse kann 100000.— RM. bringen. Die Gewinne sind einkommensteuerfrei. Wenden Sie sich noch heute an eine Staatliche Lotterie-Einnahme! Erneuern Sie Ihr Los oder kaufen Sie ein neues.

vorn an der Tankstelle. Plötzlich fährt vor der Kanzel ein roter Strich vorbei. Da wieder. Immer mehr. „Jetzt haben sie uns spitzgekriegt!" Aber das Feuer läßt sofort wieder nach, und Peltz sieht auch, warum. Es sind zu viele englische Maschinen in der Luft, als daß die Flak einwandfrei schießen könnte. Rauscher hat die Hand an der Bombenauslösung. Aber Peltz winkt ab und legt die Maschine in eine scharfe Kehrtkurve. Der Anflug ist mißglückt. Er ging haarscharf am Ziel vorbei. Die Bomben wären nicht zu voller Wirkung gekommen.

„Raus mit den Bomben!"

Die vielen englischen Flugzeuge in der Luft scheinen noch nicht gemerkt zu haben, was hier gespielt wird. Einige landen zwar, andere aber starten wieder. Wieder andere umkreisen den Flugplatz, als sei nichts geschehen. „Das ist sehr nett von den Tommies", sagt Peltz, „denn so hindern sie ihre eigene Artillerie am Schießen." In geringster Höhe fliegt Peltz in einer engen Kurve das Ziel erneut an. Wieder zischen die Leuchtspurgeschosse der leichten Flakartillerie vorbei. Aber kein Schuß trifft.

Fortsetzung folgt

Stoß in Englands Flanke

Ein neuer Adler-Band über die deutsche Luftwaffe in Norwegen

Am 9. April jährt sich zum erstenmal der Tag, an dem der Führer und Oberste Befehlshaber der Wehrmacht durch seine geniale Feldherrnkunst eine Entscheidung von weittragender Bedeutung herbeiführte. Mit der militärischen Besetzung Dänemarks und Norwegens kam er der britischen Flotte, die ihrerseits zum Einfall in Norwegen schon in Marsch gesetzt war, um wenige Stunden zuvor und machte so den von England geplanten Stoß in Deutschlands Flanke zunichte. Durch blitzschnelles Handeln und vorbildliche Zusammenarbeit aller Waffengattungen wurde jede noch so große Schwierigkeit bewältigt und die beabsichtigte Bedrohung Deutschlands binnen kurzer Zeit in ihr Gegenteil verkehrt: England, das trotz der überlegenen Flotte seine Chancen wieder einmal verpaßt hatte, sah sich plötzlich in seiner eigenen Flanke bedroht.

An dieser Aktion, die in der Kriegsgeschichte ihresgleichen sucht, hat die deutsche Luftwaffe entscheidenden Anteil. Schlagartig besetzte sie trotz ungünstigster Witterung und ungewisser Landeverhältnisse an einer Front von rund 1500 km die wichtigsten Stützpunkte und Flugplätze, brachte Fallschirmjäger und Luftlandetruppen auf schnellstem Wege an den Ort des Einsatzes bis hinauf nach Narvik, stand gleichzeitig zur Abwehr der britischen Luftwaffe bereit, sicherte die umfangreichen Truppentransporte der deutschen Kriegsmarine, vernichtete zahlreiche Einheiten der britischen Flotte und griff überall, wo es sich als notwendig erwies, erfolgreich in den Erdkampf ein. Der späteren Geschichtsschreibung muß es vorbehalten bleiben, diese gewaltigen Leistungen im einzelnen zu erkennen und zu würdigen. Um so begrüßenswerter ist es, daß der neue ADLER-Band, der den bezeichnenden

In jedem Betrieb — bei jeder Arbeit hilft

DEXTRO ENERGEN
Die natürlichen Energiespender

DEUTSCHE MALZENA-WERKE A.G. HAMBURG

Von hartnäckigem
Bronchialasthma
und Bronchitis befreit:

„Von Oktober 1937 bis in den April 1938 hinein quälten mich hartnäckiges Bronchialasthma und Bronchitis. Im Januar konnte ich vier Wochen nicht zum Dienst. Was ich dagegen anwandte, verschaffte mir nur vorübergehende Linderung. Nachts mußte ich 2 bis 3 mal aufstehen und räuchern. Endlich ließ ich mir eine Probe der Dr. Boether-Tabletten kommen. Davon nahm ich morgens und abends je 2 Stück. Nach 3 Tagen konnte ich die erste Nacht durchschlafen. Ich kaufte mir sofort noch 100 Tabletten. Die sind nun längst alle und ich bin völlig von den Beschwerden befreit. Ich werde die Tabletten stets empfehlen." So schrieb Herr Alfred Schäs, Krankenpfleger, Mölln, am 4. Juni 1938.

Quälender Husten, hartnäckige Bronchitis, chronische Verschleimung, Asthma werden seit Jahren mit **Dr. Boether-Tabletten** auch in alten Fällen erfolgreich bekämpft. Unschädliches, kräuterhaltiges Spezialmittel. Enthält 7 erprobte Wirkstoffe. Stark schleimlösend, auswurffördernd, gewebefestigend. **Zahlreiche schriftliche Anerkennungen dankbarer Patienten und zufriedener Ärzte!** In Apotheken **M 1.43** und 3.50. Interessante Broschüre mit Dankschreiben kostenlos.

Schreiben Sie an: Medopharm, München 16/W 31

Unentbehrlich
für Tochter, Braut und Hausfrau:
E. Horn, Der neuzeitliche Haushalt
Führer durch die gesamte Küche und Hauswirtschaft. 2 Bde. in abwaschb. Leinen geb. m. üb. **700** Textabb. u. **81** ganzseit. Tafeln. **Aus dem Inhalt:** I. Kochkunst u. Ernährungskunde. Warenkunde der Lebensmittel. Einf. Hausmannskost. Einfache bis feinste Fleischkost. Rezepte f. Wild, Geflügel, Fluß- u. Seefische, Suppen, Soßen u. Beilagen, Gemüse, Pilze, Rohkost, Mehl- u. Obstspeisen. Die kalte Küche, Backrezepte, Diätkost, Einkochen, Getränke u. Garnierkunst. II. Das Heim. Behandl. d. Möbel, Betten, Teppiche usw. Pflege d. Kleider u. Wäsche. Hausschneiderei. Tischkultur. Der gute Ton. Körper-, Schönheits- u. Krankenpflege u. v. a. **Barpreis** RM **24.—**. In Raten RM **25.20**. Kleinste **Monatsrate** RM **2.50**. 1. Rate bei Lieferg. Erfüll.-Ort Leipzig. Lieferung durch Buchhandlung **Carl Heinz Finking**, Leipzig C 1/5 Reudnitzer Str. 1-7. Werber ges.

Deutsche Werkarbeit.
SONNAL KLINGEN
Ein Begriff für jeden Selbstrasierer
und
aus Solingen
Seine Wahl nur Sonnal

Buch der Flieger SONNICHSEN
Das Flugzeug
Umfassendes Handbuch über Aufbau, Triebwerk, Flugwerk, Ausrüstung, elektr. Anlagen, Anzeigegeräte, FT-Anlage, Instandsetzungsarbeiten u. Betriebsmaßnahmen. 898 Seiten mit über 750 Abbildungen, 12 teils mehrfarbigen Tafeln und einer Beilage „Deutsche Flugzeugmuster". Ganzleinenband RM 27,— spesenfrei od. monatlich RM 3,—. Erfüll.-Ort Berlin-Tempelhof. **Walther Freund & Co., Berlin SW 11 / Ad.** Postscheckkonto: Berlin 7305 Spezialprospekt frei. — **Werber gesucht!**

Musikinstrumente des Harmonikas
anerkanntgut
Großversand an Private.
Meinel & Herold
Klingenthal 163
Niedrige Preise - Garantie
siehe Hauptkatalog
Zusendung umsonst

Gewichtszunahme
VOLLERES AUSSEHEN
STÄRKERE ARBEITSLUST
durch die seit Jahren bewährten
ST. MARTIN DRAGEES
Ein Versuch überzeugt. Viele Dankschreiben
Packg. 2.50 Kur (3 fach) 6.50 Prospekt gratis
Auch in Apotheken erhältlich
Fa. W. Neumann, BERLIN N 65/11
Pharmaz. Präparate Malplaquet Str. 24

Katalog
Zauber
Kunst Gratis
J. BARTL
Hamburg 36/55

Gerade jetzt
WOCHE
lesen

Mit kaltem Wasser allein kaum! Das kühlt nur, ohne damit die Schmerzursache zu beseitigen. Nehmen Sie Melabon, das den Krampf in den Hirnarterien beeinflußt und auf die Nervenendigungen wie auch das Schmerzzentrum im Großhirn einwirkt. Infolge dieser Doppelwirkung verschwinden die Schmerzen meist sehr rasch u. nachhaltig. Pckg. 86 Pfg. und M. 1.66 in Apoth.

Gratis
Verlangen Sie unter Bezugnahme auf diese Anzeige die interessante kostenlose Aufklärungsschrift über Melabon von Dr. Rentschler & Co., Laupheim F152

Melabon

Briefmarken
Sabeff-Post
grat. 500 verschd. „Österreich" nur
15.80 frk., Sabeff Wien IX/71/A

Briefmark.-Sammler
verlangt die „Hansa-Post" kostenlos
HAMBURG 36/790

WERKZEUGLISTE GRATIS
Westfalia
Werkzeugco.
Hagen 359 i. W.

Geschmeidige Haut
ist auch für die Füße wichtig!
„Eidechse" Fußcreme
beseitigt und verhütet Fußschweiß, Brennen, Wund- und Blasenlaufen usw.
Hühneraugen und Hornhaut entfernt zuverlässig die bewährte

„Eidechse" Fußpflegemittel

Herzleiden?
Beugen Sie bei Herzklopfen, Herzdruck, Atembeschwerden, Herzangst und anderen leichteren Herzkrankheiten mit Toledol-Herzsaft einer Verschlimmerung vor! Schon vielen hat Toledol die gewünschte Besserung u. Stärkung des Herzens gebracht. Warum quälen Sie sich noch damit? Pckg. RM 2.10 in Apoth. Verlangen Sie kostenlose Aufklärungsschrift von Dr. Rentschler & Co., Laupheim 400

Sprich und schreibe richtig Deutsch!
Wer falsch spricht, wird belächelt. Fehlerhafte Briefe bleiben ohne Erfolg, zerstören gute Verbindungen. Vermeiden Sie das! Bestellen Sie das Lehrbuch: **„Sprich und schreibe richtig Deutsch" mit Wörterbuch** nach den neuesten amtlichen Regeln. Es beantwortet alle Zweifelsfragen: mir oder mich, Sie oder Ihnen, guter oder schlechter Satz, Komma oder keins, großer oder kleiner Buchstabe, ſ oder ß usw. 320 Seiten, in Halbleinen gebunden, RM 4.45 einschließlich Porto (Nachnahme RM 4.75).
Buchversand Gutenberg Dresden-D 356
(Inhaber: Emil Rudolph)

Laut lesen und weitererzählen!
Ich halte Ihnen weiter.
Kurzschrift
(Stenografie) brieflich zu lernen ist wirklich sehr leicht! Herr Joseph Staudigl, Studienrat am alten Gymnasium in Regensburg, schrieb am 13. 2. 38: „Ich halte Ihre Unterrichtsmethode für ausgezeichnet. Wenn jemand sich genau an den von Ihnen aufgestellten Übungsplan hält, so muß er, ob er will oder nicht, ein tüchtiger Stenograph werden." — Der Abiturient Karl Ditsche in Friedewalde schrieb am 7. 8. 40: „Schon nach 8 Monaten hatte ich eine Schreibgeschwindigkeit von 120 Silben pro Minute erreicht." Mit der neuen amtlichen Deutschen Kurzschrift kann der Geübte so schnell schreiben wie ein Redner spricht! — 500 Berufe sind unter unseren begeis erten Fernschülern vertreten. Sie lernen bequem zu Hause unter der sicheren Führung von staatl. geprüft. Lehrern! Das Arbeitstempo bestimmen Sie selbst! Alle Lehrmittel werden ihr Eigentum! Bitte, senden Sie sof. in off. Umschl. diese Anzeige ein (3 Pf. Porto).

Privater Kurzschrift-Fernunterricht
E. Spiekermann, Berlin-Pankow Nr. 439 S

Bitte senden Sie mir ganz umsonst und unverbindl. 5000 Worte Auskunft mit den glänz. Urteilen von Fachleuten u. Schülern!
Vor- u. Zuname: .....
Ort und Straße: .....

Titel „Stoß in Englands Flanke“ (Verlag Scherl, Adler-Bücherei, 128 S., 1.—) trägt und rechtzeitig zum Jahrestag erscheint, uns sowohl in dramatischen, von Kampfteilnehmern verfaßten Erlebnisberichten als auch in einem besonders reichhaltigen und anschaulichen Bildmaterial den Gang der Operationen vor Augen führt. In einem einleitenden Aufsatz werden die großen Aufgaben und Schwierigkeiten deutlich, vor die sich die militärische Führung am 9. April 1940 gestellt sah. Das gebirgige Norwegen war im großen und ganzen ein leicht zu verteidigendes und schwer anzugreifendes Gebiet. Nur die unmittelbar Beteiligten können es ganz ermessen, was es damals bedeutete, dies Land mit seinen unzähligen Fjorden und kleinen Inseln, zwischen denen der Gegner überall auf der Lauer liegen konnte, mit seinen wenigen Straßen und fast unüberwindlichen Gebirgen zu besetzen. Das Buch führt uns in lebendiger Weise mitten hinein in diese Wirklichkeit und schildert sodann die gar nicht hoch genug zu bewertenden strategischen Vorteile, die sich die deutsche Wehrmacht, insbesondere die Luftwaffe, durch die neue Ausgangsstellung für den weiteren Kampf gegen die britische Insel errungen hat. Daß die deutschen Kampfflugzeuge sich nun nicht mehr darauf beschränken müssen, aus dem Winkel der Deutschen Bucht vorzustoßen, sondern zu allen kriegswichtigen Zentren der Insel eine erheblich kürzere Anflugstrecke haben und, abgesehen von dem verringerten Kraftftoffbedarf, eine erheblich erhöhte Bombenlast mitführen können, das hat der Gegner inzwischen immer wieder am eigenen Leibe zu spüren bekommen.

Niemals hätte jedoch der Norwegenfeldzug zu einem so schnellen und siegreichen Ende geführt werden können ohne den glänzend organisierten Nachschub an Menschen, allem kriegswichtigen Material und Verpflegung. So ist ein besonderes Kapitel des Buches den Lufttransportverbänden gewidmet, die, wie es im Tagesbefehl des Oberbefehlshabers der Luftwaffe heißt, „in selbstloser Bescheidenheit und unermüdlichstem Einsatz die Voraussetzungen für das Gelingen der Unternehmung schufen“. Was die Lufttransportverbände geleistet haben, grenzt an das Wunderbare. Sie sind bei Tag und Nacht geflogen, sind zu den entferntesten Stützpunkten blitzartig vorgestoßen und haben die kämpfende Truppe überall mit dem Notwendigen versorgt.

Vor allem sind die Lufttransportverbände mit dem Namen Narvik aufs engste verbunden. Der Heldenkampf, den deutsche Fallschirmjäger und Luftlandetruppen gegen eine fast erdrückende Übermacht führten, ist längst als leuchtendes Beispiel unbesiegbaren deutschen Soldatentums in die Geschichte eingegangen. Ein Mitkämpfer schildert in einem ebenso umfassenden wie dramatischen Bericht das heroische Leben und Kämpfen der Verteidiger von Narvik und den opferbereiten Einsatz der Luftwaffe. Zugleich wird uns hier, wie auch in vielen anderen Beiträgen des Buches, der erfolgreiche Einsatz unserer Kampf- und Sturzkampfverbände gegen die „unbesiegliche englische Flotte“ mit gleichsam dokumentarischer Wucht vor Augen geführt. Bomben schwersten Kalibers empfingen die britische Landungsflotte, und ebenso vernichtende Bomben trafen einige Wochen darauf dieselbe Transportflotte auf ihrer Flucht von Norwegen in die heimatlichen Häfen. Schlachtschiffe, Kreuzer und große Truppentransporter erlebten damals einen Schwarzen Tag nach dem andern.

Eines vor allem zeigt diese neue Veröffentlichung mit erfreulicher Deutlichkeit: daß die einmaligen Erfolge nur durch die umsichtige Zusammenarbeit aller Einheiten der Luftwaffe erreicht werden konnten. Die Aufklärerverbände haben trotz Wind und Wetter ihre intensive Beobachtungstätigkeit ausgeübt, die Bewegungen der englischen Flotte verfolgt und den Kampfverbänden und Jagdstaffeln die Möglichkeit des sofortigen Eingreifens gegeben. Jagdflieger und Flakartillerie haben bei Tag und Nacht den Schutz des norwegischen Luftraumes übernommen. Die Männer des Bodenpersonals standen, kaum daß sie auf den norwegischen Flugplätzen ausgeladen waren, in kaltblütiger Ruhe und mit bewunderswerter Disziplin ihren Mann. Die Luftnachrichtentruppe stellte in unermüdlicher Bereitschaft die Verbindung zwischen den weit auseinandergezogenen Verbänden her und hielt zugleich die Verbindung mit der Heimat aufrecht.

Es ist fast unmöglich, den Inhalt dieses Bandes im Rahmen eines solchen Berichtes wiederzugeben. „Stukas gegen die britische Flotte“, „Flieger sichern einen Geleitzug“, „Englischer Truppentransporter gemeldet“, „Großbomber jagt übers Nordkap“, „Deutscher Jagdflieger am Polarkreis Nord“, „Bomben über dem Eismeer“ — das sind nur einige Kapitelüberschriften; sie veranschaulichen zugleich einzelne Stationen des gewaltigen Ringens der deutschen Luftwaffe im skandinavischen Raum. — Daß noch ein besonderer Kenner Norwegens interessante Einblicke in das Denken und Empfinden des norwegischen Menschen vermittelt, sei hier nur am Rande vermerkt.

Im ganzen gesehen gibt der neue ADLER-Band von dem „kühnsten Unternehmen der deutschen Kriegsgeschichte“, wie der Führer und Oberste Befehlshaber der Wehrmacht den norwegischen Feldzug genannt hat, in Wort und Bild einen lebendigen und umfassenden Überblick. Wer mit dabei war, wird in den Berichten „seinen“ Kampf und „seine“ Erlebnisse wiederfinden. Die Heimat aber, vor allem die deutsche Jugend soll das Buch mit dem Gefühl des Stolzes und des Dankes und mit dem unbeirrbaren Willen zur Nacheiferung und zum Durchhalten zur Hand nehmen. Denn im Norwegenfeldzug sind die Tugenden höchsten Soldatentums, Todesmut, Opferbereitschaft und zähe Beharrlichkeit, verwirklicht worden.

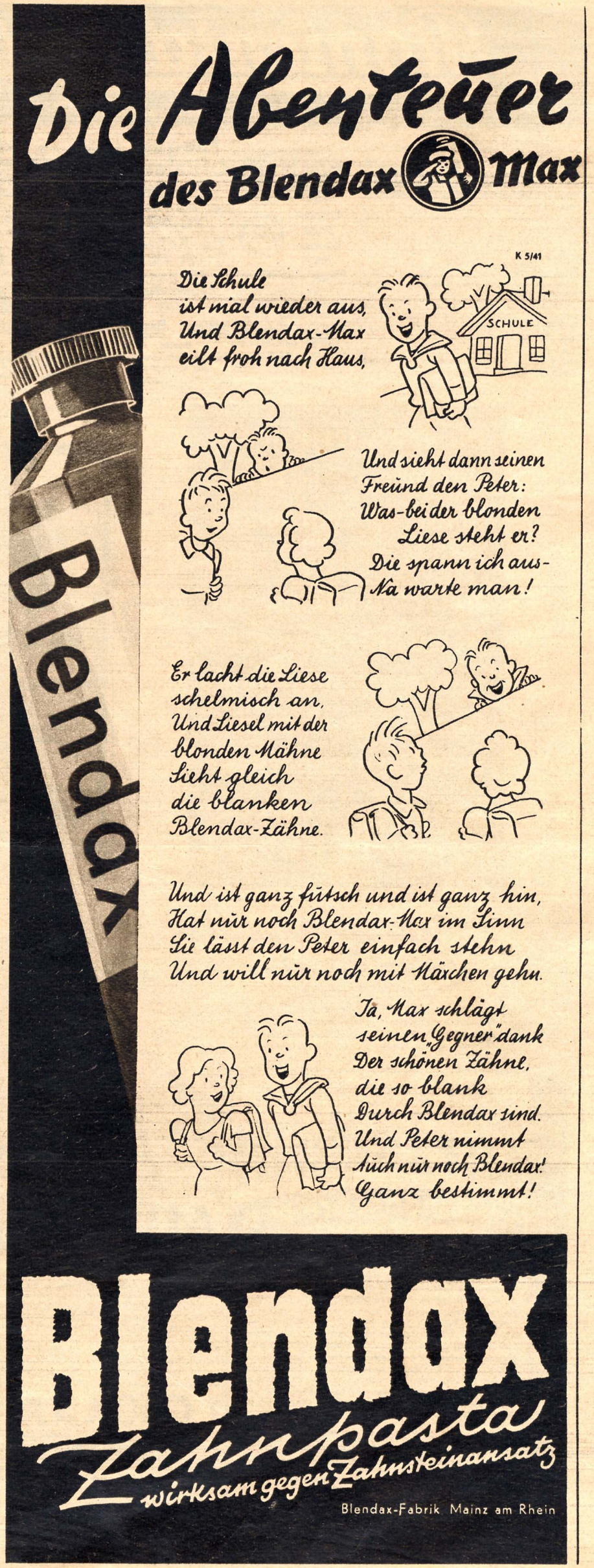
Generalleutnant Haehnelt

Unser Büchertisch

Unser Kampf in Norwegen. Verlag F. Bruckmann, München. 64 Abbildungen und 7 Karten, 224 S. Geb. RM 5,50

Rund ein Jahr liegen die Ereignisse erst zurück, die in diesem umfassenden Werk über den Krieg in Norwegen dargestellt sind. Die Entwicklung nach dem endgültigen Sieg im Norden hat das damalige Geschehen aber schon fast in historische Ferne entrückt, so daß es gut ist, sich noch einmal die Einzelheiten jenes ruhmreichen Kampfes vor Augen zu führen, der durch das vorbildliche Zusammenwirken der drei Wehrmachtteile zu einer starken Erschütterung der britischen Macht führte. Neben Berichten über den Einsatz von Marine, Heer und Luftwaffe enthält der mit guten Bildern ausgestattete Band einen Artikel über die Vorgeschichte des Krieges, einen Aufsatz über die völkerrechtlichen Voraussetzungen der deutschen Aktion sowie die wichtigsten Dokumente sowohl auf seiten der deutschen Heeresführung als auch auf der gegnerischen Seite.

Der Beitrag von Kriegsberichter Dettmann, der die Leser des „Adler“ besonders interessieren wird, vermittelt in knappster Zusammenfassung einen ebenso gründlichen wie einprägsamen Überblick über den Luftkrieg in Norwegen. Georg Böse



Pigmentan

Tube -.54, Dose -.42 u. -.75, Flasche -.85 u. 1.35

Hautschutz bei Sonne - Wind - Wetter - Kälte!

erhöhter Schutz durch: Ultra-Pigmentan. (in Tuben -.85)

Sichern Sie sich bereits heute die Neuauflage des

Brockhaus-Allbuch

Das überragende, 4 händige Lexikon, das alles Wichtige sorgf. aufzeichn. Etwa 170 000 Stichwörter, über 10 000 Abb. u. Karten im Text auf etwa 1000 einfarb. u. bunten Tafeln. Alle Gebiete wurden berücksichtigt: Staatsleben, Geschichte, Technik, Kunst, Chemie, Rassenkunde, Pflanzen, Fremdwörter, Sport, Lebensbeschreibungen, Theater, Tierwelt, Sprachlehre, Handel, Statistik u. v. a. Bd. 1 erscheint Anf. März, die weiteren in 2—3 monatigen Abständen, der Atlasband (etwa 22 RM) nach Kriegsende. Preis d. 4 Textbde. **46** RM. Monatsrate **5** RM. Erste Rate bei Lieferung. Erfüllungsort Leipzig. Lieferung durch Buchhandlung **Carl Heinz Finking, Leipzig C 1/5** Reudnitzer Straße 1—7.

Bandonions Konzertinas

Piano-Akkordions

Zu haben in jedem Musikgeschäft. Verlangen Sie sofort Katalog gratis.

Alfred Arnold
Carlsfeld / Erzgebirge 58
Bandonion-, Konzertina- u. Piano-Akkordion-Fabrik

Flieger-Offiziers-Dolch
Geh. und Portepee
26,50

Fig.-Ketten-Dolch 24,50

Flieger-Brustadler -,50

Uniform-Degner
Berlin, Saarlandstraße 105
Nur Nachnahme
bei Feldpost Vorauszahlung

Ziehung 1. Kl. 18./19. April

102 Millionen

werden verlost bei der Deutschen Reichslotterie

HAUPTGEWINN

500 000

Preis 1/8 3.- 1/4 6.- 1/2 12.- 1/1 24.-

Stürmer

Staatl. Lotterie-Einnahme | MANNHEIM 0·7·11

Dr. Stürmer

Staatl. Lotterie-Einnahme | Straßburg i/E Eugen-Würtzstr. 6

Dürfen Rheumatiker Fleisch essen?

Noch vor gar nicht so langer Zeit glaubte man, daß Fleischgenuß eine der hauptsächlichsten Ursachen von Rheuma und Gicht darstelle. Heute wissen wir, daß dies doch nur sehr bedingt richtig ist. Zu reichlicher Fleischgenuß ist sicher ungünstig, aber völliges Fortlassen von Fleisch und anderen eiweißhaltigen Nahrungsmitteln führt nur in seltenen Ausnahmefällen zur Heilung. Der Mehrzahl der Rheumatiker schadet ein mäßiger Fleischgenuß nicht, wenn nur die Hauptnahrung aus reichlich Gemüse, Obst, Salaten und dergleichen besteht. Wichtig ist eine im ganzen knappe und mäßige Kost und das Fortlassen aller Reizmittel.

Nicht zu vernachlässigen ist auch die arzneiliche Behandlung. Seit 25 Jahren ist Togal eines der bekanntesten Rheumamittel. Togal hat sich nicht nur bei allen rheumatischen Beschwerden, Glieder-, Gelenk- und Muskelschmerzen hervorragend bewährt, sondern auch bei Gicht, Neuralgien, Ischias, Grippe und Erkältungskrankheiten. Togal-Tabletten wirken schmerzstillend, fördern die Heilung und stellen Arbeitsfähigkeit und Wohlbefinden bald wieder her. Togal verdient auch Ihr Vertrauen! Sie bekommen Togal zum Preise von M —.99 und M 2.42 in jeder Apotheke.

Kostenlos erhalten Sie das interessante, farbig illustrierte Buch „Der Kampf gegen Rheuma, Nervenschmerzen und Erkältungskrankheiten" vom Togalwerk, München 8-O/2.

Die stark fettlösende Wirkung, die imi besitzt, macht es zum zeitgemäßen Reinigungshelfer für schmutzige Berufskleidung. Es reinigt schonend und doch gründlich und spart Seifenmarken! Hausfrau, begreife: imi spart Seife!

J 82 c/40

Die weltberühmte **HOHNER**
Gratis-Katalog 64 Seiten, insgesamt 162 Abbildungen, alle Instrumente originalfarbig.

LINDBERG
Größtes Hohnerversandhaus Deutschlands
MÜNCHEN
Kaufingerstr. 10

WALTER BEHRENS BRAUNSCHWEIG Briefmarkenhandlg.
Werbeschr. kostenfrei

Das richtige **Wundpflaster**

für Schnitt-, Quetsch-, Schlag-, Stich-, Riß- und Brandwunden

heißt: **TraumaPlast**

überall erhältlich

T2-II

D·D·D·-Hautmittel macht Ihre Haut glatt und zart

Befreien Sie Ihre Haut von den Unreinheiten, wie Pickeln, Pusteln, Mitesser und große Poren. D.D.D. hilft, diese Hautschäden wie auch Flechten, Ekzeme und das lästige Hautjucken zu beseitigen und macht die Haut glatt und zart. Mit D.D.D. pflegen Sie die Haut und erhöhen ihr gutes Aussehen. Es ist sparsam im Gebrauch und von angenehmem Geruch. Ab RM 1.36 in allen Apotheken erhältlich. Kostenfreier Prospekt K 295 durch D.D.D.-Laboratorium, Berlin W 62, Kleiststraße 34.

D. D. D. Hautmittel

Lachendes Leben

5 Bücher köstlichen Humors von **Hermann Löns, Ludw. Thoma, H. Steguweit, G. Schroer, Fr. Müller-Partenkirchen u. a.**

Mit lustigen Bildern von Koch-Gotha, Gulbransson u. a.

Diese 5 Bände in schöner Geschenkkassette kosten RM 14,25. Auf Wunsch gegen Monatsraten von nur RM 2,— ohne Preiserhöhung. Die erste Rate ist zahlb. b. Lieferg. Erfüllungsort Dortmund

Buchhandlung F. ERDMANN
Dortmund 47, Gutenbergstr. 35 - Postf. 347

Jiu-Jitsu

Die zuverläss. Waffe der Selbstverteidigung. Kraft ist Nebensache, Geschicklichkeit alles! Ausführliche Beschreibung, durch geschickte Handgriffe (Befreiung, Angriff, Verteidigung, Festnahme) den stärksten Gegner zu überwältigen. Bestellen Sie das zweiteilige Lehrbuch **Jiu-Jitsu und Judo Kampfsport** m. der Hohen Schule zur Reifung des Fortgeschrittenen. **214 prachtvolle große Bilder,** zus. RM 4.10 einschl. Porto (Nachnahme RM 4.40)

Buchversand Gutenberg
Inh. Emil Rudolph
Dresden G 356

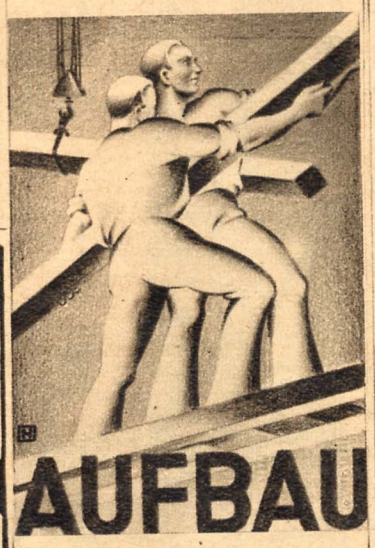
Schöne Bilder regelmäßig in der

Filmwelt

Vor Schmerzen retten E4 Kreuz-Tabletten
10 TABLETTEN 50 PFG

Sie helfen wirklich u. schützen wirksam bei Grippegefahr - Fieber, Kopfschmerz. Auch bei Kater retten - Kreuztabletten. Ihre Drogerie besorgt Sie Ihnen gerne!

Erlemann KG Berlin NO 55



AUFBAU

Planmäßig u. zielbewußt werden Schäden beseitigt und neue Leistungsstätten geschaffen, um allen Anforderungen zu entsprechen. Ebenso sollten auch in unserem Körper nach hartem Einsatz die Kräfte erneuert und die Reserven ergänzt werden, um wieder Höchstleistungen zu ermöglichen. Von besonderer Bedeutung für Erhaltung u. Steigerung der körperlichen sowie der geistigen Leistungsfähigkeit sind Vitamine, Lecithin u. Bio-Mineralien.

› OKASA ‹

bietet diese Wirkstoffe in günstiger Verbindung mit weiteren aufbauenden Substanzen, die der Erneuerung der Kräfte dienen. Okasa hat sich immer wieder bestens bewährt zur Belebung der Schaffenskraft und Stärkung der Nerven.

Okasa ist **in Apotheken** erhältlich. Zusendung der ausführlichen Broschüre und Gratisprobe veranlaßt gegen 24 Pfennig für Porto **HORMO-PHARMA, Berlin SW 88, Kochstraße 18**

---

6 Zahlen
Sie haben mehr Erfolg!

Kurzschrift Maschinenschreiben

Zehnfinger-Blindschreiben

Ohne Kurzschrift und Maschinenschreiben könnte man sich heute das Leben einfach nicht mehr denken. Während Sie sich früher diese Fähigkeiten nur durch persönliche Teilnahme an Kursen aneignen konnten, geben wir Ihnen heute diese Möglichkeit durch unseren Fernunterricht. Auch Sie können in kurzer Zeit diese Kenntnisse besitzen, wenn Sie sich der Führung von staatl. gepr. Fachlehrern anvertrauen. Sie sind nicht an Ort und Zeit gebunden, sondern können sich bequem zu Hause hinsetzen und arbeiten, wenn Sie Zeit und Lust haben. Das Arbeitstempo bestimmen Sie, alle Lehrmittel werden Ihr Eigentum. Sie werden von der hervorragenden Unterrichtsmethode überrascht sein, das Lernen wird Ihnen zur wahren Freude werden. Bitte, senden Sie uns noch heute diese Anzeige in offenem Umschlag (3Pf.) ein.

An das Institut für Kurzschrift und Maschinenschreiben Römer & Gatzke, Berlin SW11, Postschließfach 70/62 a

Ich bitte um unverbindliche und kostenlose Auskunft über den Fernunterricht für Kurzschrift und Maschinenschreiben

Vor- und Zuname .....

Ort und Straße .....

Sie müssen Briefe schreiben, die Eindruck machen!

Sachlich, flott, kurz, verbindlich. Bestellen Sie meinen großen Briefsteller: **„Briefe, die Eindruck machen"**, 376 S., in Halbleinen gebunden, RM 4.45 einschl. Porto (Nachnahme RM 4.75). Verkaufs-, Bewerbungs-, Mahn-, Beschwerdebriefe, Schreiben an Behörden, Verträge, Klagen, Widerklage, Hilfe ohne Rechtsanwalt, Privatbriefe zu allen Gelegenheiten. Nur das **richtig gewählte Wort** bringt Erfolg und Nutzen. Garantie: Rücknahme bei Unzufriedenheit!

Buchversand Gutenberg Dresden-St 356
(Inhaber: Emil Rudolph)

Gut rasiert — gut gelaunt!

ROTBART

SCHUTZMARKE

ROTBART KLINGEN

Gut rasiert- gut gelaunt!

Die Seele in der Materie

Ein deutscher Flieger läßt sein Flugzeug nicht im Stich

Von Kriegsberichter Carl Rachor

PK Heute ist wieder eines unserer stolzen Flugzeuge weidwund zerschunden glücklich heimgekehrt. Dreiundfünfzig Durchschüsse saßen im Rumpf und in den Tragflächen. Ein Motor war ausgebrannt, die Antenne abgerissen und das Leitwerk zerfetzt. Die tapfere Besatzung ist wie durch ein Wunder heil geblieben. Vier englische Jäger hatten die deutschen Fernaufklärer zwischen zwei Wolkenschichten angegriffen; zwei hatten sie hinten oben in die Zange genommen, zwei von hinten unten. Der Funker und der Bordschütze hatten Trommeln um Trommeln leergeschossen — zwei der Feinde waren aus ihren Kisten ausgestiegen, die Spitfires flogen noch eine Strecke ihren Kurs und trudelten dann kopfüber in die Wolken hinein. Auf den Flächen des deutschen Vogels hatten die Einschläge aufgespritzt, der linke Motor kam ins Brennen, aber die Besatzung gab ihr Flugzeug nicht auf. In den Wolken konnten die restlichen Angreifer nichts mehr ausrichten. Und die zweieinhalb Stunden Heimflug hielt die gute Maschine aus. Wie oft haben wir in diesem Ringen ähnliche Leistungen unserer tapferen Soldaten und unserer guten Waffen erlebt! Wie oft haben wir es gesehen, daß der Feind seine Waffen, seine Panzer, seine Schiffe, seine Flugzeuge, ja alle seine Dinge im Stich läßt, sein Leben, nein, sein kleines Ich zu retten! Und immer wieder erleben und vernehmen wir von neuem solche Geschehnisse: Wir aber lassen unsere Dinge nicht im Stich!

Und wir gewinnen dabei nicht nur Dinge, sondern auch unser eigenes Leben. Denn wir Deutschen fühlen uns allen Dingen, auch denen, die wir uns selbst geschaffen, verbunden, sie sind uns Geschwister, wir sehen eine Seele in ihnen. Diese Achtung vor der Seele im Ding ist ein Hauptgrund für die siegreiche Kraft unserer Waffen.

Das Flugzeug ist für die Besatzung nicht nur die Maschine, die sie durch die Lüfte trägt und die einfach aufgegeben wird, wenn einmal daran gerüttelt wird, es ist ihr mehr! Heimat, ein Stück des eigenen Ichs jedes einzelnen Besatzungsmitgliedes, stumme Gegenwart all der vielen tausend Hände und Hirne, die an der Maschine und ihren tausend kleinen Einzelheiten gearbeitet haben, und noch vieles Unausgesprochene mehr. Die Waffe, die der Soldat im ernsten Muß umklammert, sie ist ihm gleichfalls kein totes Ding. Auch in ihr lebt die Seele, die der Soldat in sie hineingelegt, sie schenkt ihm die eiserne Ruhe und sichere Gewißheit, daß seine Waffe nicht versagt.

*

Der Beispiele gibt es unzählige und täglich wieder neue. Sie stärken unsere Kraft und unser Vertrauen auf uns selbst. Sie sind ein Glied des einheitlichen Willens aller, die an und mit den Dingen schaffen und kämpfen. Ohne die Dinge geht es nun einmal nicht. Wer die kleinen Dinge achtet, gewinnt die großen. Wer die Dinge verachtet, verliert sich selbst. Wer in den Dingen lebt, dem leben die Dinge. Es lebe der Geist in unseren Waffen!

Pickel beseitigt
Pitralon!

Kleine Verletzungen beim Rasieren führen häufig – besonders bei empfindlicher Haut — durch Infektion zu Pickeln und kleinen Entzündungen. Dagegen ist Pitralon ein sicheres Mittel. Es desinfiziert die Haut bis in die Tiefen der Poren. Pitralon öffnet die Talgdrüsenausgänge, durchdringt die beiden Hautschichten und vernichtet auch die im Unterhautzellgewebe wuchernden Krankheitskeime.

PITRALON ist ein Desinfektionsmittel für die Haut, von besonders intensiver Wirkung, deshalb **nicht einreiben – nur auftupfen!**

LINGNER-WERKE DRESDEN

Schnupfen, Grippe, Erkältungen!

„Seitdem ich Trineral-Ovaltabletten kenne, habe ich sie stets bei mir. Ich nehme sie vor allem vorbeugend bei Grippe, Schnupfen und Erkältungen aller Art. Mein Schnupfen im Oberschenkel ist durch Trineral-Ovaltabletten verschwunden, wie mir diese auch bei Kopf- u. Gliederschmerzen u. beruflicher Anstrengung gute Dienste leisten."

So schreibt am 18. XI. 40 Herr Georg Pabst, Buchbindermeister, Darmstadt, Soderstraße 10, und ähnl. viele mehr. Diese guten Erfahrungen anderer sind wertvoll auch für Sie! **Es gibt keinen Ersatz für die hochwirksamen Trineral-Ovaltabletten; sie helfen bei Grippe u. Erkältungskrankheiten, Rheuma, Gicht, Ischias, Hexenschuß, Nerven- und Kopfschmerzen** und werden auch von Herz-, Magen- und Darmempfindlichen bestens vertragen. Machen Sie sofort einen Versuch! Originalpackung 20 Tabletten **nur 79 Pfg.** Erhältlich in allen Apotheken oder Trineral GmbH., München G 27/200 Verlangen Sie kostenlose Broschüre „Lebensfreude durch Gesundheit!".

DER Neue BROCKHAUS
Allbuch in 4 Bänden und 1 Atlas
jetzt in zweiter, verbesserter Auflage
1941
Gründlich · Zuverlässig · Preiswert

Etwa **170000** Stichwörter, **10000** Abbildungen im Text und auf etwa **1000** bunten u. einfarbigen Tafel- u. Kartenseiten
Jeder Band in Leinen ..... RM 11.50
Atlas-Band etwa ..... RM 25.–
Ich liefere den im März erscheinenden 1. Band sofort und die weiteren jeweils nach Erscheinen auf Wunsch auch **gegen Monatszahlungen** v. nur RM **3.-**
Ausführlicher Prospekt kostenlos
Buchhandlung Karl Halliant
Berlin-Mariendorf, Körtingstraße 42, Postfach 103

Fuss-Pflege

ist dringend notwendig bei der starken Beanspruchung der Füße. Ermüdungen, Hühneraugen, Hornhaut, Schweißabsonderung, Blasen, wunde Stellen bereiten Qual und Pein. Diese Beschwerden sowie kalte Füße bekämpft man mit den bewährten Efasit-Präparaten.

Efasit

In allen Apotheken, Drogerien und Fachgeschäften erhältlich.

DARMOL
der Name sagt's:
die gute Abführ-Schokolade
RM -.74 u. 1.39, In Apoth. u. Drog., Nachweis durch DARMOL-WERK, WIEN XII/82

Welt-Atlas 1941
mit Ergänzungsmöglichkeit. Eine Leistung!
Erweiterte Jubiläumsausgabe mit 173 sechs- bis achtfarbigen Karten, von der Meisterhand des Kartographen einzeln gestochen. Großflächenkarten von z. T. mehr als 1 m Länge, viele Wirtschafts- und physische Karten, Kolonien. Geopolitische Einleitung, aufschlußreicher Text, lebendige Statistik. Register mit über 100 000 Namen. Das ist der Atlas, den Sie schon lange suchen: handlich, zuverlässig, genau. Und so leicht zu erwerben. 2 RM. im Monat, ohne Aufschlag. (Preis 18 RM., Erf.-Ort Halle.) Auf Wunsch 3 Tage zur Ansicht, daher kein Risiko. **Pestalozzibuchhandlung Halle/S. 343**

VAUEN

Schutzmarke

Der altbewährte zuverlässige gute
Kamerad
der Soldaten von 1870 und 1914

VAUEN / Nürnberg-S
älteste deutsche Bruyère-Pfeifen-Fabrik

Kranke und **Genesende**
müssen zusätzliche Kraftstoffe erhalten zur Aufrichtung des durch Krankheit oder Operation geschwächten Organismus und zur Steigerung des Lebenswillens. Heumanns „Rovase" ist in der Lage, mit seinen vielseitigen Wirkstoffen und Kraftwerten auch einen Sonderbedarf des Körpers zu decken. Das gilt auch für **werdende und stillende Mütter, für Nervöse und körperlich Abgearbeitete, für alternde Leute, für schwächliche Kinder und Jugendliche** in den Entwicklungsjahren. — Sie erhalten „Rovase", die aufbaustarke Kraftkost, für **RM. 3.60** in den Apotheken. Die Packung reicht mehrere Wochen.

Rovase
die aufbaustarke Kraftkost

Der Adler erscheint 14täglich. Bezugspreis durch die Post 44 Rpf monatlich einschl. 5 bzw. 7 Rpf Postgebühren, hierzu 4 Rpf Zustellgebühren
Hauptschriftleiter Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 9. Verantwortlicher Anzeigenleiter Willy Roth, Berlin-Frohnau. Preisliste 9. Druck und Verlag August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Fernsprecher-Sammel-Nr. Ortsverkehr 17 45 71 — Fernverkehr 17 57 61. Sämtliche Einsendungen bitten wir nicht an einzelne Herren, sondern direkt an den Verlag zu richten. — Entered as second class matter at the Post Office New York, N. Y. Printed in Germany

GERHARD FIESELER WERKE
Sport - Reise - und Militär - Flugzeuge